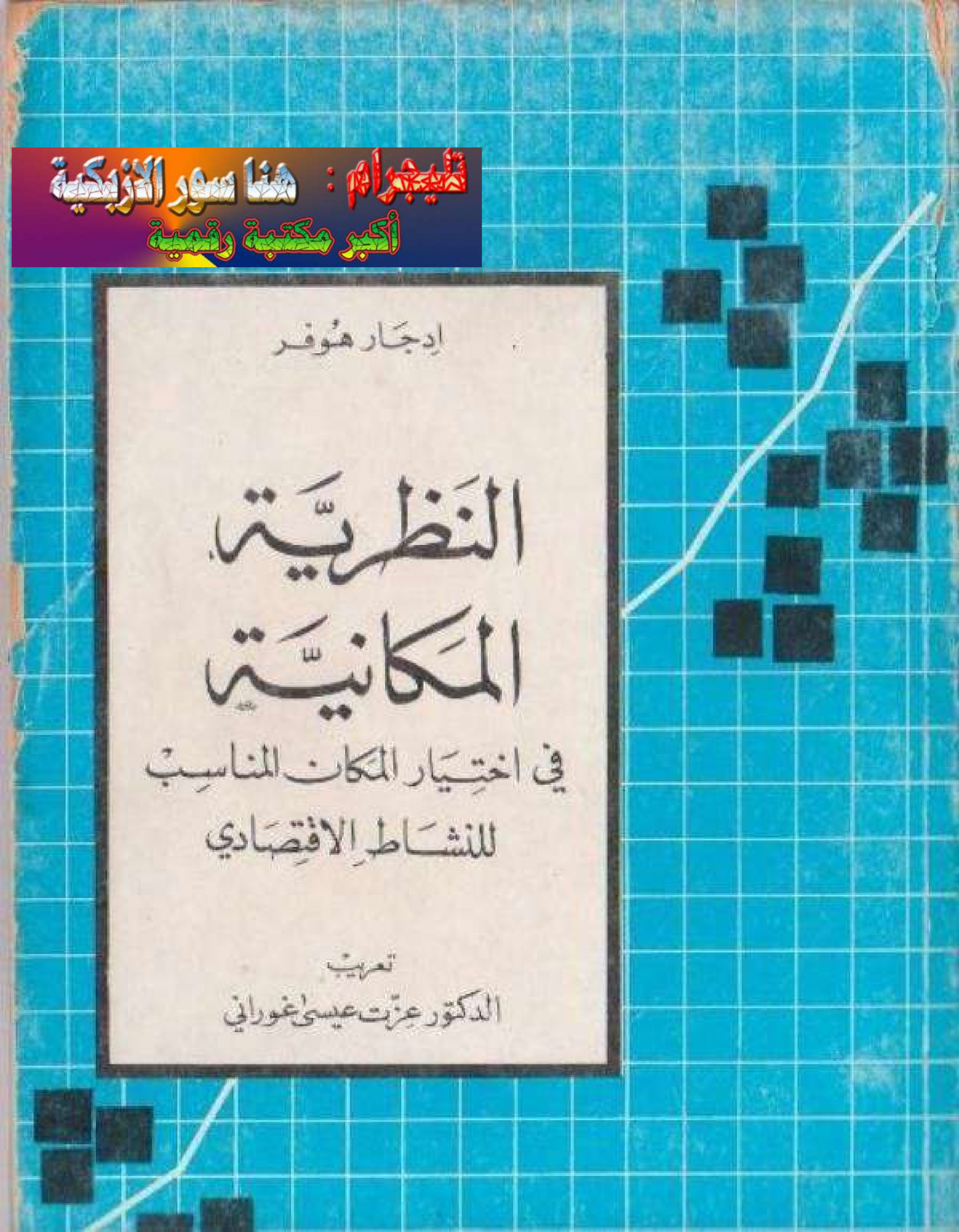


تليجرام : هنا سور الازبكية
أكبر مكتبة رقمية
ادجار هوفر
النظرية المكانية
في اختيار المكان المناسب
للنشاط الاقتصادي
تعريب
الدكتور عزت عيسى غوراني



النظرية المكانية
في اختيار المكان المناسب



ادجار هوفر

النظرية المكانية

(في اختيار المكان المناسب للنشاط الاقتصادي)

نقله إلى العربية
الدكتور عزت عيسى غوراني
أستاذ الاقتصاد ورئيس دائرة العلوم الادارية
جامعة عبدان للتكنولوجيا

منشورات - دار الآفاق الجديدة - بيروت

نقل الى العربية عن :

The Location of Economic Activity

by : Edgar M. Hoover

Mc. Graw - Hill book Company, Inc ..

New york , 1948 ; 1963

الطبعة الاولى

١٩٧٤

تمهيد

هذا كتاب قيم رأينا ترجمته لكي يملأ فراغا أكيدا في المكتبة العربية .

أما بالنسبة لطلبة الاقتصاد فلا غنى لهم مطلقا عن دراسة أثر الاتساع الجغرافي على تنظيم النشاطات الاقتصادية . ذلك أن النظرية المكانية تضيف بعدا جديدا على أركان المشكلة الاقتصادية الاساسية المعروفة لديهم . وهذا البعد يتعلق بمكان انتاج السلع والخدمات والعوامل التي تؤثر على اختياره .

مقدمة

نحاول في هذا الكتاب أن نجمع ضمن نطاق فكري واحد عددا من المسائل التي كثيرا ما جرى بحثها على انفراد من قبل الاخصائيين في مختلف العلوم والتي كثيرا ما أهملها الاقتصاديون . وكل هذه المسائل تتعلق بموضوع واحد هام الا وهو المكان الجغرافي الذي يكسب الناس دخلهم فيه والمكان الجغرافي الذي يستهلكون هذا الدخل فيه . وليس هدفنا هو أن نصف أو ان نحلل توزيع المصادر أو الصناعات أو السكان في حالات خاصة . بل على العكس فاننا سنحاول بحث الأسس التي توضح ترابط أماكن النشاط الاقتصادي وأهمية تغير أماكن هذا النشاط ثم تحديد مدى الدور الذي يمكن للدولة أن تلعبه في مجالي التخطيط والاشراف على ذلك .

١

ان بعض ما سنبحثه في هذا الكتاب يقع تحت عنوان « الاقتصاد المتعلق بموقع المنشأة» وهذا يشمل عددا من المسائل الهامة التي تشغل فكر رجال الادارة والهندسة باستمرار . اذ ان اختيار المكان المناسب للمنشأة

قد يكون السبب الرئيسي في نجاحها أو في فشلها . أما كيفية اختيار المكان المناسب للنشاط الاقتصادي فهو هام ليس بالنسبة لصاحب المنشأة بالذات فحسب بل وبالنسبة للمصالح التجارية والصناعية والخدمات العامة الاخرى .

وأما من ناحية اجتماعية فان التقدير الدقيق للنفقات والعوائد فهو أمر ضروري بالنسبة للمنشآت الاحتكارية الخاصة وللمنشآت العامة على حد سواء . ذلك لأن اختيار مكان غير مناسب لمثل هذه المنشآت قد يؤدي الى تبديد المصادر المتوفرة لديها .

والاقتصاد المتعلق بالانتفاع من الارض (Land Utilization) ينطوي على أسئلة مماثلة يمكن النظر اليها من زاوية أخرى . فعلى الرغم من تمكن المنتج خلال فترة طويلة أن يختار نوع الانتاج ومكانه فانه ليس أمرا مستبعدا أن نجده يركز اهتمامه في احدى هاتين الناحيتين فقط . فالمزارع أو صاحب الارض الذي يعمل من أجل تحسين قيمة أرضه داخل حدود تخطيط المدن مثلا يجد نفسه مرتبطا بمكان معين ولذا فان اهتمامه ينحصر في كيفية جني أكبر الفوائد منها . وهذا يتطلب بطبيعة الحال وجود القواعد التي يجري على أساسها تقدير كمية المنافع النسبية الممكن جنيها حتى ولو أمكنت الاستفادة من مكان معين كالارض مثلا بأكثر من طريقة واحدة .

ومن ناحية عملية فيمكن تلخيص المسائل المتعلقة بالانتفاع من الارض كما يلي :

أ ــ ادارة المزارع : وهذا يشمل اختيار نوع وطريقة الانتاج .

ب ــ تخطيط المدن وتحديد مناطقها (Zoning) .

ج ــ تخطيط استعمال الارض بالنسبة للمناطق الجغرافية والسلطات المحلية والمركزية .

غير أن من أهم المشكلات وأكثرها تعقيدا هي مـا يتعلق بالتغييرات التكنولوجية وكيفية التجاوب معها • فالتغيير الدائم الذي يحدث على طرق الانتاج والمواصلات والتوزيع يتطلب اعادة النظر باستمرار فـــي كيفية استعمال الارض وفي صلاحية مكان الانتاج وبالاضافة الى ذلك فان نزوح السكان من مكان الى آخر واستمرار تزايد عددهم وانتقال الصناعات من مكان الى آخر هي عوامل تزيد الامور تعقيدا • ولـذا فان جميع المسائل المتعلقة بالتنمية العامة وبتنمية الاقاليم وبانتقال الصناعات والسكان ستنال المزيد من اهتمامنا في هذا الكتاب •

أما الابحاث المتعلقة باختيار المكان المناسب للنشاط الاقتصادي فانها تجري عادة ضمن نطاق من العبارات المبهمة • وهذا في رأينا دليل على أننا في حاجة قصوى الى أسلوب تحليلي أفضل • ونحن نتساءل على سبيل المثال عن معنى بعض العبارات المستعملة حاليا • فماذا تعني مثلا عبارة الفوائد الاقليمية المتوازنة (Balanced Regional Economies) أو المنافسة العادلة ما بين الاقاليم (Fair Competition among regions) أو عبارة التصنيع (Industrialization)

كما اننا نتساءل عن معنى عبارة اللامركزية (Decentralization) وهل هي تعني انتقال الصناعة الى المدن الصغيرة أم زيادة عـدد المنشآت الكبيرة أو زيادة المساواة في توزيع الصناعة بين الاقاليم أو انتقال المنشآت من المدن الكبيرة الى ضواحيها • عبارة اللامركزية تعني كل هـذه الامور حتى يومنا هذا •

اننا بحاجة الى تثبيت اقدامنا في هذا الموضوع • ولـذا فعلينـا أن نتوصل الى فهم عام للعوامل الاساسية التي تؤثر على اختيار المكان المناسب للنشاط الاقتصادي •

٢

توفر المصادر الطبيعية هو من أهم الاسس التـي يجري بموجبهـا

توزيع الصناعة والسكان • فمن الافضل مثلا أن يزرع البرتقال فيفلوريدا والحنطة في كانساس (Kansas) من أن يكون الأمر على العكس • ومن الواضح أيضا أن خصائص ميناء نيويورك هي التي أدت الى نمو تلك المدينة العظيمة •

غير ان هذه العلاقة البسيطة والمباشرة بين أماكن توفر المصادر واماكن قيام النشاط الاقتصادي لا تفسر لنا السبب في قيام صناعةالسيارات في ولاية ميشيجان أو قيام صناعة الاصواف في ولاية ماساشوستس • السبب يعود الى عوامل اضافية أهمها الترابط الاقتصادي بين الصناعات والمنشآت المختلفة •

فلو فرضنا جدلا أن المصادر الطبيعية موزعة توزيعا متساويا في كل مكان لما وجدنا توزيع النشاط الاقتصادي متناسقا معها • ذلك لأنه ــ أي هذا النشاط ــ يتأثر بعوامل أخرى منها العوامل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية •

فالترابط بين الوحدات الانتاجية مثلا يتأثر بعامل الموفوراتالاقتصادية التي تنتج عن التركيز (Concentration) • ذلك أن هناك عددا من الفوائد التي يمكن جنيها اذا ما تركز نوع « معين » من الصناعات في عدد محدود من الاماكن • وهذا ما سنبحثه في الفصل الخامس •

وهناك ترابط بين الوحدات الانتاجية ينتج عن تقارب أوجه النشاط بينها • أي أن اختيار منشأة لمكان ما قد يؤدي الى قيام غيرها من المنشآت الجديدة ذات النشاط المتقارب في المكان نفسه • وسنبحث هذا الموضوع في الفصل الثامن •

ثم ان هناك ترابطا من حيث المكان الاقتصادي ما بين الانتاج والاستهلاك • فسوق المستهلك يتقرر على أساس التوزيع الجغرافي للدخل

وهذا بدوره يتوقف على مكان الانتاج • ويمكن القول أيضا ان لتغيير المكان الاقتصادي أثرا متجمعا (Cumulative) على أساس محاولة الانتاج اختيار مكان قريب من السوق وهذا بدوره يؤدي الى زيادة الطلب في السوق • كل هذا يشير الى أنه لا يمكن تفسير اختيار الاماكن الاقتصادية على أساس توزيع المصادر والسكان فقط •

ولكي يتوصل المرء الى تفهم هذا الترابط الاقتصادي المعقد ، عليه أن يقوم بذلك على مراحل وذلك بدراسة جميع عوامل الجذب والدفع المتبادل والتي تؤثر على كل وحدة انتاجية في اختيارها للمكان الجغرافي المناسب • فنبدأ أولا بالنظر الى حالة المستهلك أو المنتج لتفهم الاسباب التي تحدو بهما الى تفضيل مكان على آخر • ثم نحاول تفهم أسس الترابط الاقتصادي بين المستهلك والمنتج والتي تؤدي الى خلق نماذج كاملة لاماكن الصناعات المختلفة وللمجتمعات وللاقاليم •

٣

هنالك مكان مفضل بالنسبة للمستهلك، وهو المكان الذي يرغب أن يعيش فيه أو أن يصرف دخله فيه • كما أن هناك مكانا مفضلا بالنسبة للمنتج وهو المكان الذي يكسب فيه أكبر قدر • فالمستهلك يحاول العيش في مكان أمين ورخيص ومناسب • بينما يسعى المنتج لاختيار مكان ليؤمن له دخلا مرتفعا ويوفر له شروطا عملية حسنة • وكثيرا ما تعمل هذه الدوافع الاستهلاكية والانتاجية في اتجاهين معاكسين مما يؤدي الى قيام محاولة للتوفيق بينهما وذلك عن طريق اختيار مكان جغرافي يجمع الى أقصى حد ممكن بين هذين الاتجاهين •

والدوافع الانتاجية هي عادة أقوى من الدوافع الاستهلاكية في توزيع أوجه النشاط الاقتصادي • فالفروق الجغرافية في الاجور والارباح هي

عادة أكبر قدرا وأكثر وضوحا من الفروق الجغرافية في نفقات المعيشة وأحوالها . وتجاهل مثل هذه العوامل قد يؤدي الى البطالة أو الى الافلاس . أما العلاقات الاستهلاكية فانها كثيرا ما تتأثر بالعادات وبالعلاقات بين المستهلكين . فهم يفضلون مثلا الوسط الذي اعتادوا العيش فيه على غيره . ومن المعروف أيضا أن توزيع السكان الجغرافي هو أكثر ثبوتا من توزيع الصناعات . فالمكان الاقتصادي الذي يبدو مثاليا في وقت من الاوقات هو عرضة لتغيرات مفاجئة ومتعددة . وهذه نقطة هامة . اذ أن معظم المشكلات العملية المتعلقة بالمكان الاقتصادي تنتج عادة عن كيفية استجابة المنتج لمثل هذه التغيرات .

كل هذا يبرر اهتمامنا بالدرجة الاولى في العوامل التي تساعد على اختيار المكان المناسب للمنتج . ولن يؤدي ذلك الى اهمال دوافع المستهلك . ففي الفصل السابع حيث نبحث نفقة الايدي العاملة وتأثيرها على اختيار المكان الاقتصادي للمنتج سنذكر بوضوح أن هذه النفقات تقرر بصورة جزئية على أساس اعتبارات متعلقة بالمستهلك كالفرق بين تكاليف المعيشة مثلا . وسنبحث في الفصل الثامن المقاييس المستعملة للحكم على صلاحية الاحياء السكنية في المدن .

٤

أصحاب الدخل هم عادة المنتجون من أصحاب الايدي العاملة ، والمستثمرون ، وأصحاب الاعمال والأملاك . والأساس الذي يجري بموجبه تفضيل مكان على آخر يعتمد على مقارنة للدخل بين هذه الاماكن .

فانتظام الدخل وضمان استمراره هما من الاهمية بمكان . واذا ما افترضنا أن العوامل الاخرى تظل ثابتة فان استقرار الاحوال الاقتصادية في وسط ما يجعل منه مكانا أفضل للحصول على وظيفة أو تأسيس بنك أو

متجر من وسط آخر يتعرض فيه النشاط الاقتصادي باستمرار الى عوامل فصلية أو دورية .

والدخل المتوقع (Expected) من مكان ما هو أيضا من العوامل الهامة . فالمنتج لدى اختياره مكانا ما لا يأخذ بعين الاعتبار معدل الدخل في المراحل الاولى فحسب، بل وينظر الى امكانيات تحسن هذا الدخل في المستقبل . فالرواد عادة ــ وأصحاب العمل الذين يؤسسون عملهم في مناطق جديدة يعتبرون روادا ــ يعملون ساعات طويلة وشاقة ويتقبلون دخلا قد يكون ضئيلا في البداية آملين أن يتحسن ذلك في المستقبل .

ولكي يتمكن المرء من تقدير هذه العوامل الثلاثة وهي انتظام الدخل وضمان استمراره وتحسنه في المستقبل ــ تقديرا كاملا وجب أن يتوفر له من المعلومات ومن بعد النظر ما هو ليس في حوزة الشخص العادي .

وامكانيات الدخل النسبية للمنتجين الذين سبق ذكرهم تتوقف على عدد من الاعتبارات . فالعامل مثلا يبيع قدرته العملية . ولذا فان اهتمامه بأي مكان يتوقف على ما اذا كان هناك طلب لمهنته . وتفضيل المستثمر يتوقف على الطلب النسبي للتمويل في مختلف الاماكن ويحاول صاحب العمل أن يوازن بين الفوائد النسبية للاماكن المتعددة على أساس التسهيلات المتوفرة لتجميع المواد اللازمة وانخفاض نفقات العملية الانتاجية وسهولة بيع الانتاج . أما المنشأة الكبيرة فانها تواجه كل هذه العوامل مجتمعة بالاضافة الى نفقة الأيدي العاملة .

وخير سبيل لتفهم موضوع اختيار المنتج للمكان الاقتصادي هو بدراسة المشكلات التي تواجهها مثل هذه المنشآت الكبيرة . وبما أن الفوائد النسبية لأي مكان تختاره المنشأة يعتمد الى حد ما على نفقة الايدي العاملة وسعر الفائدة فان تفضيل الموظفين والمستثمرين للمكان الاقتصادي يدخل في البحث بطريق غير مباشر .

٥

يمكن تقسيم أوجه نشاط المنشأة المنتجة الى ثلاث مراحل :

١ ـ مرحلة الحصول على المواد اللازمة (Procurement) وهذه تشمل شراء واحضار المواد اللازمة الى مكان العملية الانتاجية .

٢ ـ مرحلة الانتاج (Processing) وهذه تشمل تحويل المواد الى نتاج ذي قيمة أكبر .

٣ ـ مرحلة التوزيع (Distribution) وهذه تشمل بيع وتسليم الانتاج .

ومع أن نشاط أي منشأة يشمل هذه المراحل الثلاث الا انها قد تكون في بعض الاحيان غير واضحة المعالم بشكل مستقل . ففي العملية الاستخراجية (Extractive) كالتعدين والزراعة مثلا ليس للمرحلة الأولى اهمية تذكر من حيث تأثيرها على اختيار المكان الاقتصادي المناسب . وقد لا تشمل العملية الانتاجية في بعض المنشآت التجارية أكثر من تجميع البضائع وتقسيمها الى كميات صغيرة ليسهل توزيعها . ويصعب في هذه الحال تمييز هذا الوجه من النشاط عن المرحلة الثالثة وهي مرحلة التوزيع .

أما أهمية المكان الاقتصادي بالنسبة لعملية التوزيع فهي مرتبطة بكمية الطلب لما تنتجه المنشأة في ذلك المكان بالذات . وهذا يعني الكمية التي يمكن بيعها في مستوى كل سعر من الاسعار الممكن الحصول عليه للوحدة من الانتاج بعد دفع نفقات البيع ونفقات التوزيع . والمعروف أن محاولة بيع كميات أكبر تؤدي الى تخفيض صافي السعر الممكن الحصول عليه . أي أنه اذا أراد المنتج بيع كمية أكبر فعليه أن يخفض السعر وأن يدفع نفقة النقل وأن يقدم خدمات حسنة وأن لا يزيد من نفقاته للدعاية . وهذا كله يؤدي الى تخفيض القيمة الحقيقية الممكن الحصول عليها .

وكذلك فان أهمية المكان الاقتصادي بالنسبة لعملية الحصول على المواد اللازمة تقاس على أساس الاسعار التي يجب أن تدفع للحصول على كميات مختلفة من المواد اللازمة واحضارها الى ذلك المكان بالذات . وكلما بعد هذا المكان عن مصدر المواد اللازمة كلما ازدادت نفقات الحصول عليها .

يبدو واضحا الآن أن هناك عاملا واحدا يجمع بين نفقات التوزيع ونفقات الحصول على المواد اللازمة . ذلك أن هذه النفقات تعتمد على نفقة نقل الانتاج أو المواد اللازمة من مكان الى آخر (أو في حالات خاصة كالخدمات (Services) حيث يتوجب على المستهلك أن ينتقل بنفسه للحصول على الخدمة كحلاقة الشعر مثلا) . ولذا فاننا نجد دائما أن أهمية المكان الاقتصادي بالنسبة للتوزيع وبالنسبة للحصول على المواد اللازمة تختلف بمقدار بعدها عن المستهلك أو عن مصدر المواد اللازمة للانتاج ، ولهذا السبب فاننا لدى بحثنا هاتين العمليتين في الصفحات المقبلة سنصفهما بانهما عمليتي نقل وأنهما تنطويان على نفقة نقل .

أما أهمية المكان الاقتصادي بالنسبة للعملية الانتاجية فانها تتوقف على نفقة الانتاج . وهذه بدورها تعتمد على عاملين : أولا أسعار عوامل الانتاج وثانيا الكميات اللازمة منها للحصول على وحدة من الانتاج . ومعروف أن هذين العاملين قد يعتمدان على حجم (Scale) العملية الانتاجية . ولذلك فان اختيار مكان جغرافي للعملية الانتاجية يتطلب معرفة مستويات الاجور وسعر الفائدة والريع وما اذا كان من الممكن استخدام العوامل الانتاجية المتوفرة في ذلك المكان دون أن يؤدي ذلك الى زيادة مستوى الاسعار . وهذا يتطلب بالتالي معرفة الكمية اللازم استعمالها من العوامل الانتاجية للحصول على وحدة من الانتاج . وذلك لأنه من الممكن أن تكون نفقة الانتاج في مكان ما أعلى بكثير مما هي عليه في مكان آخر

على الرغم من تساوي نفقات أجور العوامل المنتجة في كلا المكانين . فعملية استخراج الالبان مثلا تتطلب كمية أكبر من الاجهزة المبردة اذا كانت في منطقة حارة مما اذا كانت في منطقة باردة . وكذلك فان مصانع النسيج في المناطق الجافة تحتاج الى رطوبة اصطناعية . وبالاضافة الى كل ذلك فبالامكان أيضا تخفيض عدد ساعات العمل وكمية رأس المال اللازمة للحصول على وحدة من الانتاج .

٦

يمكن القول ان وجود امكانيات للحصول على دخل أكبر في مكان ما لا يؤدي بصورة حتمية الى قيام الفرد أو المنشأة بالانتقال اليه . فهناك عدد من العراقيل التي تمنع انتقال الاشخاص أو انتقال العوامل المنتجة . ومن أهم هذه العراقيل هي أن لا يكون المنتج على علم بوجود مثل هذه الامكانيات وذلك بسبب ندرة الوقت أو عدم توفر الوسائل اللازمة أو حتى الميل للاستعلام عن هذه الامكانيات . وقد تكون العراقيل اصطناعية كالقيود التي تفرضها السلطات على الهجرة أو قوانين تنظيم المدن مما يجعل أي مقارنة للدخل بين المكانين ليست ذات فائدة عملية . هذا مع العلم أن عملية الانتقال تنطوي على المزيد من النفقات الاضافية والجهد كما أنها قد تؤدي الى تعكير صفو العلاقات التجارية . وبالاضافة الى ذلك فقد لا يتم جني الفوائد من المكان الآخر الا خلال فترة الأمد الطويل عن طريق انخفاض نفقات الانتاج الكلية وهذا يشمل بطبيعة الحال استهلاك الدين ومصاريف الصيانة على الابنية والادوات . وفي هذه الحال فان تحديد الوقت المناسب للانتقال يتوقف على مقارنة النفقات الفعلية في المكان الحالي مع مجموع النفقات في المكان الجديد ينقص منه ما يمكن تحصيله من الدخل عن طريق تصريف أو بيع الاستثمار الثابت في المكان الحالي . ويمكن القول في هذا الصدد انه من الأفضل من وجهتي نظر خاصة وعامة أن يستمر الانتاج في

مكان يمكن اعتباره غير صالح ما دام في غير حاجة الى تجديد واسع النطاق في وسائله الانتاجية .

فليس أمرا مستغربا اذن أن يتردد المنتج في الانتقال . وقد يكون في مصلحة المنتج أن لا ينتقل حتى في حالة فقدان المكان الحالي صلاحيته أو شيئا من ميزاته الاصلية ما دامت المنشأة تدر عليه مقدارا معقولا من الربح .

أما بالنسبة لتركز الصناعات في أماكن معينة فهو ليس من الأمور التي تحدث عن طريق الصدفة . كما أن تجاوبها مع الفوارق في المنافع بين الاماكن المختلفة هو أكثر حساسية من تجاوب المنشآت . فالمنافسة حيثما وجدت تفيد وتشجع المنشأة التي تعمل في مكان مناسب كما أنها تعود بالضرر على المنشآت المقامة في أماكن تفتقر الى مقومات النجاح . وعلى الرغم من هذا فان المنافسة بين المنشآت تؤدي الى شيء من التكتل المكاني بغض النظر عما اذا كان المكان صالحا أم لا .

يشبه هذا من يبذر أنواعا من الحبوب بواسطة الريح . فالريح تحمل هذه الحبوب مسافات الى أن تستقر في أماكن مختلفة تربة بعضها طيبة صالحة وتربة البعض الآخر قاحلة . أما التوزيع الزراعي والانتاجي الذي يتبع فهو رهن باحوال الطقس والتربة ليس الا .

القسم الاول

في التفضيل المكاني

١

تكوين نفقات النقل

ان نفقات توزيع الانتاج ونفقات الحصول على المواد اللازمة للانتاج هما من الاهمية بمكان بحيث تدعو المنتج الى اختيار المكان المناسب لانتاجه اما بالقرب من الاسواق أو بالقرب من مصدر المواد اللازمة • وينتج عن هذا ان الحاجة الى تخفيض نفقات النقل هي السبب في التجاذب المكاني لمختلف المراحل الانتاجية •

سنحاول في هذا الفصل وفي الفصل الذي يليه أن نعير المسائل التالية اهتمامنا وهي : آ ـ العوامل التي تحدد أثر هذا التجاذب على اختيار المكان المناسب لأي نوع من أنواع الانتاج • ب ـ العوامل التي تجذب صناعة ما نحو مصدر موادها اللازمة بدلاً من سوق منتجاتها والعوامل التي تؤدي الى عكس ذلك • ج ـ الاماكن الاقتصادية ذات الافضلية من حيث نفقات النقل •

سنبدأ هذا الفصل ببحث مدى اعتماد نفقات النقل على المسافة وعلى نوع السلع المنقولة وكميتها وما الى ذلك من عوامل •

١

ان عملية نقل السلع والخدمات هي من الامور المعقدة لانها تتطلب

عادة استعمال وسيلة أو أكثر من وسائل النقل كما أنها تتطلب اقامة علاقات تجارية معينة • وفيما يلي قائمة بأهم وسائل النقل المتعارف عليها :

السكك الحديدية ــ لجميع أنواع النقل

الطرق البحرية ــ لجميع أنواع النقل

السيارات ــ لجميع أنواع النقل

الانابيب ــ للسوائل والغازات

الطائرات ــ للنقل السريع وللمناطق التي يصعب الوصول اليها بالطرق الاخرى •

الحيوانات ــ للمناطق التي يصعب الوصول اليها بالطرق الاخرى

الاحزمة الناقلة (Conveyers) ــ للمسافات القصيرة

القوى البشرية ــ للمسافات القصيرة والكميات الصغيرة

التوزيع الذاتي (Self - Delivery) ــ المواشي والآلات الموجهة •

الاسلاك الكهربائية ــ للطاقة الكهربائية •

المواصلات اللاسلكية ــ للمعلومات، والمفاوضات التجارية •

وبامكان معظم وسائل النقل هذه أن تقدم أنواعا مختلفة من الخدمات بالنسبة للسرعة المطلوبة • كما يمكن استعمالها على نحو عام أو على نحو خاص •

هذا ويتم الاتصال التجاري عن طريق وكالات الاعلام كالبريد والهاتف والبرق كما تستعمل وسائل نقل الركاب لتسهيل مهمة المشتري أو البائع كنقل العينات مثلا •

وعلى الرغم من اختلاف وسائل النقل فهناك عدد من الميزات الاقتصادية التي تجمع بينها . ونقتصر فيما يلي على بحث هذه الميزات بالنسبة لنقل البضائع فقط .

٢

نميز فيما يلي بين نفقات القيام بعملية النقل وبين ما يدفعه صاحب البضاعة من سعر لتأمين الحصول على هذه الخدمة . فوكالة النقل بوصفها وكالة مستقلة فانها تسعى عن طريق جهازها التسعيري للحصول على أكبر قدر من الايراد . أما الجزء الاكبر من نفقات وكالة النقل فهي نفقات غير عادية (Overhead) . ولذا فان الوكالة تسعى عادة لتحديد أجور النقل على مختلف أنواع الشحنات بشكل يضمن تغطية هذه النفقات غير العادية . هذا مع العلم أن طبيعة عملية النقل والوفورات الاقتصادية الممكن الحصول عليها من كبر الحجم الناتج عن توحيد العمليات يقلل من امكانيات المنافسة . ولذا فانه ليس من الامور المستبعدة أن نجد فروقا شاسعة بين السعر الذي يفرض على شحنة ما وبين النفقات الممكن تخصيصها لتلك الشحنة . فسعر النقل لبعض الشحنات يكون منخفضا بحيث لا يغطي النفقات العادية بينما يكون سعر النقل مع غيرها مرتفعا بحيث يغطي جزء غير متكافيء من جميع النفقات بما في ذلك النفقات غير العادية .

أما الاسعار التي تقررها وكالات النقل فانها ليست دائما مقياسا حقيقيا للنفقات الاضافية التي تنتج عن ضرورة التعامل مع أصحاب المواد اللازمة أو مع مستهلكي الانتاج الذين يبعدون مسافات شاسعة عن مركز الانتاج . ومن هذه النفقات ما يتعلق بعملية الترويج للبيع أو بعملية تقديم الخدمات للعملاء الذين يبعدون عن مراكز الانتاج . فمثلا تكديس البضائع الجاهزة ، أو تكديس المواد اللازمة للانتاج قبل تاريخ استعمالها بوقت

طويل ينطوي على نفقات باهظة وخاصة بالنسبة للبضائع التي قد يتغير طرازها بسرعة وبالتالي طلبها . وفي مثل هذه الاحوال فقد يكون استعمال وسائل النقل السريعة أفضل من استعمال وسائل النقل العادية رغم الفرق الكبير في سعر الشحن واستعمال الطيارة كوسيلة للنقل هو من هذا القبيل .

٣

يمكن القول انه كلما زادت المسافة كلما زادت نفقات النقل. والمسافة التي نعنيها هنا ليست خطا هوائيا بين نقطتين بل أقل الطرق نفقة . فطبيعة الارض والاحوال الجوية تؤثران على نفقات النقل لأنهما تتحكمان بطبيعة وسائل النقل الممكن اقامتها بين نقطتين . فقد تسمح طبيعة الأرض مثلا باقامة طرق للسيارات بينما يصلح غيرها لبناء الخطوط الحديدية . وقد تكون منطقة ما منطقة مستنقعات أو منطقة جبلية أو صحراوية يصعب اقامة الطرق عليها بدون انفاق مبالغ باهظة . بينما يمكن وجود وسط مائي في منطقة ما يجعل من السهل استعمال أقل وسائل النقل نفقة وهي وسيلة النقل المائي . كما يصعب استعمال الطائرات الا اذا توفرت أرض مستوية لاقامة المطارات عليها واذا توفرت في الوقت نفسه الشروط الجوية المناسبة . وبالنظر لكل هذه العوامل يمكن القول ان الاهمية الاقتصادية للمسافة تختلف باختلاف الاتجاه والتضاريس الطبيعية .

٤

كلما ازدادت كثافة شبكة المواصلات كلما أمكن النقل المباشر ما بين نقطتين ، وكلما ازداد عدد الاماكن الممكن اعتبارها صالحة كمراكز للانتاج . واذا ما نظرنا الى الولايات المتحدة نجد أن شبكة السكك الحديدية القليلة الكثافة فيها والتي تبلغ حوالي ٢٥٠ الف ميل محشوة بشبكة أخرى من الطرق الصالحة لاستعمال السيارات . أما كثافة شبكة

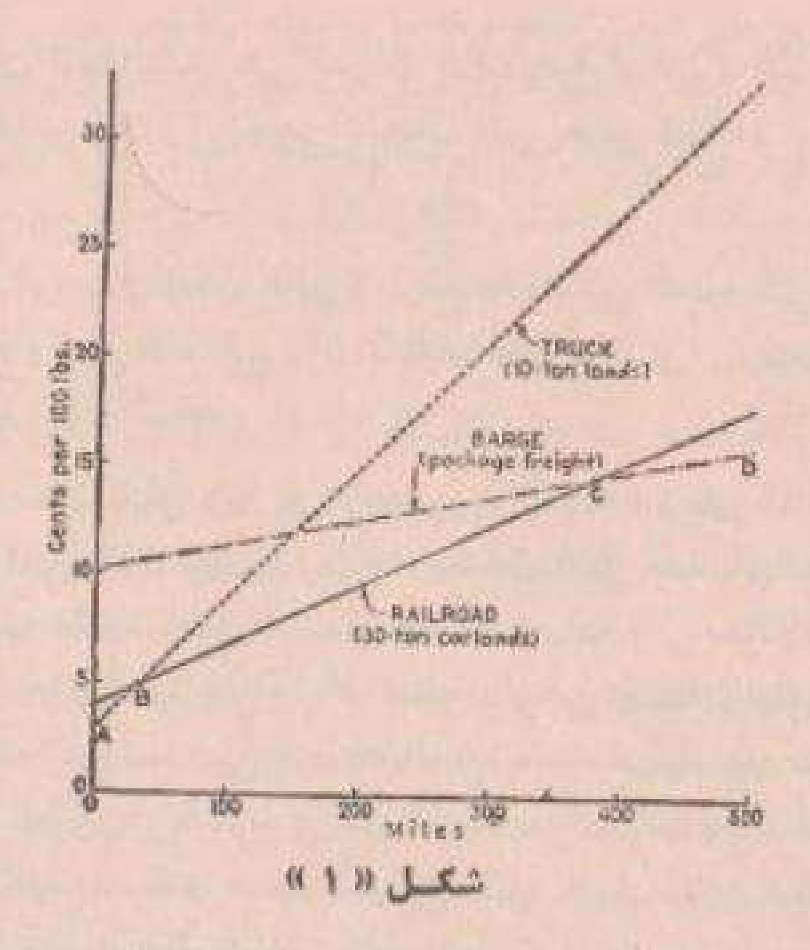
المواصلات فانها تعتمد على المميزات الاقتصادية لوكالات النقل ككبر حجم محطاتها مثلا وكبر حجم الشحنات التي يجري نقلها .

٥

ان الزيادة في نفقات النقل لا ترتفع عادة بنفس النسبة التي تزداد بها المسافة . ويرجع ذلك الى أن تكاليف محطات النقل (Terminals) هي غير مرتبطة بالمسافة .

أما نفقات النقل فانها تقل عادة بازدياد المسافة . ويظهر هذا بجلاء في الحالات التي تكون فيها تكاليف بناء محطات النقل عالية وفي الحالات التي تكون فيها نفقات التقاط (Pikup) الشحنة وتوزيعها عالية أيضاً. فالوفورات التي تعود على وسائل النقل المائي من المسافات البعيدة مثلا تفوق تلك التي تعود على السكك الحديدية . وهذه بدورها تفوق وفورات الطرق البرية الاخرى . ولذا فانه من مصلحة وكالة النقل التي تكون تكاليف محطاتها منخفضة والتي تعمل ما بين نقطتين معينتين دون توقف أن تنقل البضائع لمسافات قصيرة . والعكس صحيح أيضا .

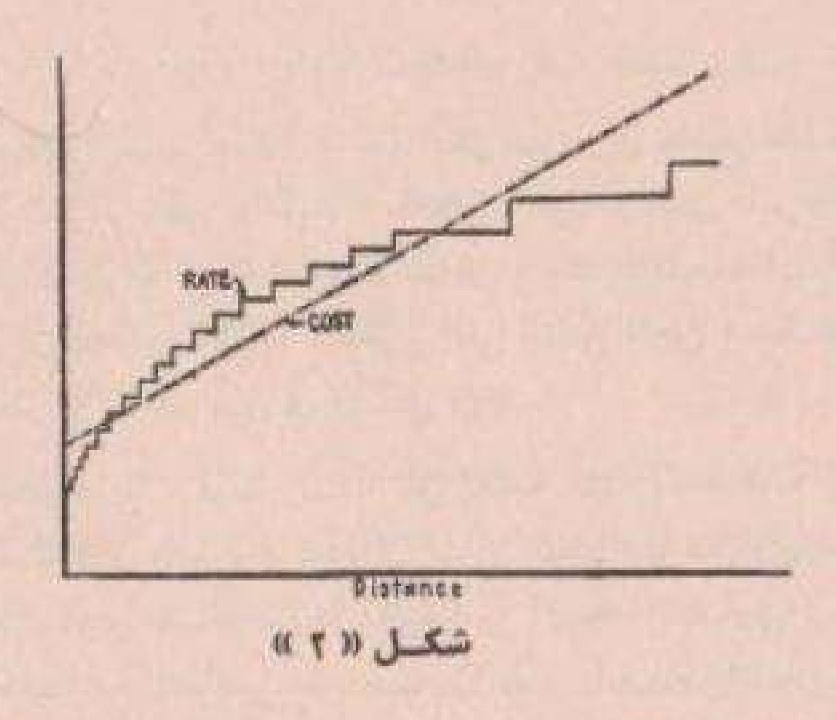
ويمكن تصوير العلاقة بين نفقات النقل لثلاث من الوسائل وهي السيارة الناقلة والقطار والناقلة المائية بالشكل (١) . فالخط المتقطع يمثل السيارة الناقلة وهو أكثر الخطوط انخفاضا للمسافات القصيرة ولكنه يرتفع بسرعة مع المسافة . والخط الذي يمثل السكك الحديدية يشير الى أن النفقات تكون مرتفعة في باديء الامر ولكنها تتزايد ببطء مع المسافة. وهكذا فان الشحن بالقطار هو أقل نفقة من غيره للمسافات المتوسطة (٣٥ ــ ٣٨٠ ميلا كما هو مبين بالشكل) . أما النقل المائي فهو أرخص الوسائل للمسافات التي تزيد في هذه الحالة على ٣٨٠ ميلا . فالسيارة هي أرخص الوسائل ما بين « A » و « B » والقطار ما بين « B » و « C » والطريق المائي للمسافات التي تزيد على « C » .



شكل « ١ »

واذا ما أرادت وكالة ما أن تنافس غيرها فعليها أن تحدد سعر النقل على أساس مماثل لنفس المسافة . وهكذا فاننا نجد أن سعر النقل بالقطار للمسافات القصيرة لا يكون مرتفعا في العادة وذلك بسبب منافسة السيارة الناقلة له ضمن هذه المسافة . وسعر النقل بالقطار للمسافات البعيدة يكون عادة منخفضا بسبب منافسة الوسائل المائية له .

كل هذا يشير الى أن توزيع النفقات غير الاصلية على الاسعار للمسافات المختلفة لا يكون عادة توزيعا منتظما أو متساويا بسبب المنافسة بين وكالات النقل . ولذا فيمكن التعبير عن العلاقة بين تزايد النفقات والاسعار مع المسافة بالشكل «٢» . فتزايد الاسعار ليس منتظما ولكنه يزداد ارتفاعا بازدياد المسافة .



شكـل « ٢ »

٦

كثيرا ما نجد ان اتجاه النقل على طريق معين يسبب تفاوتا مـا بين نفقات النقل وسعره . فسعر النقل على احدى الوسائل الناقلة أثناء رحلة العودة الى محطتها الاساسية هو عادة أقل من سعر النقل على نفس الناقلة اذا ما كانت متوجهة من محطتها الرئيسية الى نقطة اخرى للتفريغ . وذلك لان نفقات الناقلة وهي محملة تزيد قليلا على نفقاتها وهي غير محملة . وكان لاسعار العودة (Back - haul) المنخفضة هذه أثرها الهام في تطور صناعة الصلب والفولاذ في موانيء منطقة البحيرات الكبرى فـي اميركا وفي البرازيل . ففي هاتين الحالتين ينقل الوقود بالطـريق المائي باسعار العودة حيث يستعمل بالقرب من مناجم المعادن .

ويجدر بالذكر هنا أن وفورات أسعار « العودة » هذه تشمل أسعار النقل فقط ولا تنطبق على غيرها من الوسائل . فاتجـاه السير ليس ذي أهمية بالنسبة للاتصال اللاسلكي مثلا .

٧

ويجري تبسيط جداول أسعار النقل عن طريق تجميع عدد من مراكز الشحن والتفريغ ضمن مناطق (Zones) معينة وتطبيق سعر واحد على جميع المراكز في أية منطقة من هذه المناطق . ولذا فاننا نجد أن التزايد في الاسعار بين عدد من النقاط لا يجري على أساس منحن بسيط بل على أساس مدرج كما هو مبين في الشكل «٣» .

هذا واذا ما توفرت وسيلتا نقل لخدمة نقطة معينة هامة أو نقطتين هامتين متنافستين فاننا نجد عادة ان أسعار النقل اليها تتساوى على الرغم من عدم تساوي المسافة ، وعلى الرغم من أن هذا التساوي في الاسعار يدخل عنصرا من الفوضى على نسبة الاسعار لنقاط الشحن والتفريغ الاخرى الواقعة على هذه الطرق . كما نجد عادة أن أسعار النقل من والى النقاط الممكن الوصول اليها من عدة طرق وأسعار النقل على الطرق كثيرة الاستعمال هي أقل من غيرها . وهي أيضا تحظى بتنوع في الخدمة .

وسعر التصنيع أثناء النقل (Fabrication in transit rate) يمثل هذه الحالة . فطحن الحنطة اثناء الشحن أو الترتيبات الخاصة بالتوقف في أماكن معينة من أجل اكمال تصنيعها هي من العناصر الهامة التي تحدد اسعار نقل هذه المادة . فالتنافس بين شركات السكك الحديدية في أميركا لاقامة مطاحن الحنطة على طول خطوطها لكي تضمن قيام قاطراتها بنقل كل من الحنطة والدقيق كان عاملا هاما أدى الى اقامة مثل هذه المطاحن على معظم نقاط التوقف . وقد أجريت ترتيبات مماثلة في عدد من الحالات الاخرى كفولاذ البناء مثلا . وفي هذه الحال أقيمت المصانع بالقرب من خطوط الشركة التي كانت أكثر تساهلا من غيرها في تحديد أسعار النقل .

٨

أما نفقات الشحن بالنسبة للباوند الواحد فانها تقل كلما كبر وزن

الشحنة . ونفقات محطة النقل والنفقات الادارية وغيرها لا تزيد عادة مع ازدياد الوزن بل على العكس فان الشحنة الكبيرة قد تؤدي الى انخفاض بالنسبة للطن الواحد لانها تسهل مهمة النقل المباشر بين نقطتين . ولا بد من الاشارة هنا الى التوفير الكبير في عاملي الوقت والجهد اللذين ينتجان عن تحميل قاطرة بأكملها في مركز ما وتفريغها في مركز آخر دون ما أي توقف بين المركزين .

أما الوفورات الناتجة عن الشحنات الكبيرة فانها تعود على البائع أو المشتري على شكل تخفيض في نفقات معاملة البضائع وفي التفريغ والتحميل . وتظهر في الوقت نفسه على شكل تخفيض في سعر النقل .

واذا ما كان مجموع ما يجري شحنه وتفريغه للشاحن الواحد كبيرا فان هذا يوفر من نفقات الشحن ذلك أن وكالات النقل تبدي استعدادا كبيرا لتعديل برامجها وخدماتها بحيث تتوافق وحاجات كبار الشاحنين . ذلك لعلمها أن في مقدورهم القيام بعملية النقل بأنفسهم وبدون الاعتماد على وكالات النقل . وهذا بالذات ليس في مقدور الشاحن الصغير .

٩

كل ما ذكرناه حتى الآن بشأن نفقات النقل وأسعاره تتعلق بنوع معين من البضائع . وبامكان معظم وكالات النقل أن تستعمل ما لديها من تسهيلات لنقل غيرها من البضائع . أما الاسعار النسبية فتقرر على أساس النفقات النسبية وفرص المنافسة (وهذه تقاس على أساس مرونة الطلب لخدمة النقل) .

فالبضائع سريعة التلف أو البضائع الخطرة أو القابلة للكسر مثلا تحتاج الى معاملة خاصة في التحميل والتفريغ ، وهذا يزيد من النفقات .

فنفقة شحن طن من البضائع ذات الحجم الكبير تفوق نفقة شحن نفس الوزن من البضائع ذات الحجم الصغير . ونفقة شحن السوائل في أوعية كبيرة هي أقل من شحن نفس الكمية في أوعية صغيرة . هذه الفروق تعكس نفسها في أسعار الشحن وفي الموضوعات الأخرى المتعلقة بعملية التعبئة والتأمين والتعويض عما يتلف من البضائع أثناء عملية النقل .

وفي حالة شحن سلعة ذات قيمة مالية كبيرة فان سعر النقل لا يضيف كثيرا الى مجموع نفقتها . ومثل هذه السلعة تعرف بأنها أكثر قابلية للنقل من غيرها . أي أن في مقدورها تحمل سعر نقل أعلى من غيرها . وهذا يعني أن مرونة الطلب لنقل مثل هذه السلعة هي أقل من مرونة الطلب لنقل سلعة ذات قيمة أقل منها . ولذا فان وكالات النقل تميل الى تحميل هذه البضائع نسبة أكبر من النفقات الادارية لان ذلك أربح لها .

موجز الفصل :

تخفيض نفقات النقل هي من الاسباب الهامة التي تدعو المنتج الى اختيار مكان انتاجه بالقرب من مصدر المواد اللازمة للانتاج أو بالقرب من سوق السلع المنتجة . ونفقات النقل لا تختلف باختلاف المسافات فحسب . فالنفقات والاسعار تتزايد بنسبة أقل من نسبة ازدياد المسافة ، وهي تقل في اتجاه العودة وترتفع بشكل مدرج مع ازدياد المسافة . وهي في الوقت نفسه أقل للشحنات الكبيرة وللشاحنين الكبار وللشحنات الصغيرة التي يسهل تحميلها وتفريغها وللبضائع ذات القيمة المنخفضة بالنسبة للحجم .

٢

اثـر نفقات النقل على مكـان المنتج

أشرنا في الفصل الماضي الى النواحي الرئيسية التي تختلف بموجبها نفقة نقل نوع معين من البضائع والخدمات ضمن مسافة معينة . وننتقل الآن لبحث أثر نفقات النقل في تكوين النمط المكاني (Locational Pattern) وسنعالج في هذا الفصل أيضا كيفية قيام أية منشأة انتاجية بتقدير الفوائد التي تعود عليها من اختيار أي مكان . كما سنعالج في الفصل الرابع النمط العام الذي ينتج عن الاعتبارات العامة لوسائل النقل . ونود تحذير القارىء بأن هذين الفصلين هما من الصعوبة بمكان ولكنهما في غاية الاهمية لأنهما يسهلان مهمة القارىء في فهم الوصول التي تليهما .

١

يمكن تخفيض نفقات النقل عن طريق التقارب ما بين البائع والمشتري ضمن شبكة معينة من خطوط المواصلات ، وهذا يزيد عادة من الفوائد التي تعـود عليهما .

غير أن هناك حالات تتطلب أن يقوم أحد الفريقين بتحمل معظم نفقات النقل . وهذا بطبيعة الحال قد يعود عليه بفائدة لمحاولته التقرب من الفريق الآخر وقد يزيد هذا من نفقاته أيضا . أما الفريق الآخـر فهو عادة على غير علم بالعوامل الدافعة الى هـذا التقارب .

فالمنشآت التجارية التي تتلقى طلباتها عن طريق الهاتف ثم توزع السلع ضمن منطقة تنظيم المدنية تتحمل عادة جميع نفقات هذه السلع دون أي اعتبار للمسافة . ولذا فيتحتم على أصحاب مثل هذه المنشآت أن يختاروا مكانا يمكنهم من تخفيض نفقات التوزيع . هذا ، وعلى الصعيد الاقليمي تباع بعض السلع (كخيطان الريون) في مكان المشتري . أي أن المشتري يدفع نفس السعر بغض النظر عن قربه أو بعده عن مكان البائع . أما المشترون بصورة عامة فانهم لا يتحملون عادة نفقات النقل .

هذا وسنتطرق للبحث في الفصل القادم الى أهمية التمييز الجغرافي للاسعار وأثرها على النمط المكاني لمختلف الصناعات . أما الآن فسنحصر اهتمامنا بالمنشأة الواحدة التي تتعامل مع مورد واحد للمواد اللازمة لها ومع مشتر واحد لسلعها المنتجة . وتحت هذه الظروف فان موضوع التمييز في الاسعار ليس ذي أهمية . وتجدر الاشارة هنا الى أنه اذا كانت المنشأة تتعامل مع مورد يتحمل نفقات النقل أو مع مشتر يتحمل هذه النفقات فان اختيارها للمكان يتأثر بذلك .

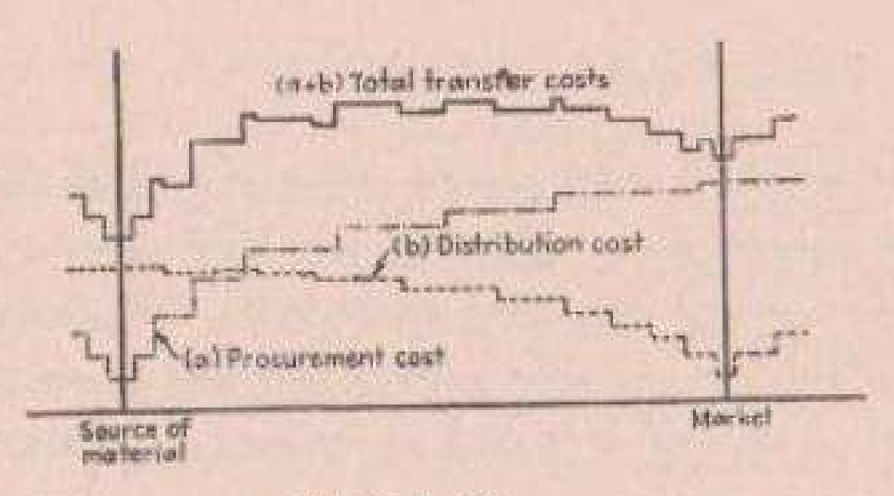
والواقع أن هذه الناحية ليست ذات أهمية كبيرة ، اذ أن المشتري يتحمل نفقات الشحن في عدد قليل من الحالات خاصة عندما تكون السلعة المشتراة هي من الانتاج الثانوي (By Product) بالنسبة للمنتج . أما تحمل البائع لنفقات الشحن فهو أمر شائع ولكنه ينحصر في الحالات التي تشكل نفقة الشحن فيها نسبة ضئيلة من سعر السلعة . وعلى الرغم من ذلك فان المسافة بين البائع والمشتري تشكل عقبة لكل منهما بسبب تأثيرها على سهولة أو صعوبة الاتصال بينهما وعلى المرونة (Flexibility) في تقديم الخدمات وعلى كمية البضائع الواجب اختزانها كاحتياطي ضد تأخر وصول الشحنات عن موعدها وغير ذلك من الامور .

٢

ولما كان الربح هو هدف هام من أهداف المنشأة فانها تحاول باستمرار تخفيض نفقاتها ومنها نفقات النقل • ويمكن تخفيض نفقات الحصول على المواد اللازمة للانتاج باختيار مكان قريب من مصدرها • ويمكن تخفيض نفقات التوزيع باختيار مكان قريب من أسواق السلع المنتجة • وليس أمرا مستبعدا أن يؤدي هذان الاعتباران الى اختيار مكانين متباعدين عن بعضهما البعض • ولذا فيتحتم على صاحب المنشأة أن يتوصل الى حل وسط بحيث تتساوى الفوائد النسبية للمكانين •

فلو فرضنا أن منتجا يستعمل مادة واحدة من مصدر معين وينتج نوعا واحدا من السلع يبيعها في سوق واحدة معينة • ولو فرضنا أن خط القاعدة الافقي في الشكل «٣» يمثل نفقة النقل ما بين نقطتين تمثل الاولى مصدر المواد (Source of Material) وتمثل الثانية السوق (Market) والخطين المتدرجين «a» ، «b» يمثلان التباين بين نفقات الحصول على المواد اللازمة ونفقات التوزيع • ويلاحظ أن شكل الخطين محدب الى أعلى ومدرج في نفس الوقت وهذا مقارب للحقيقة • فخط «a» يشير الى ان ارتفاع التدرج في نفقات نقل المواد تقل كلما ازدادت المسافة عن مصدر هذه المواد • بينما يشير الخط «b» الى أن نفقات التوزيع تزداد بشكل مائل كلما ابتعد مركز الانتاج عن السوق •

وأنسب مكان لهذا المنتج هو حيث يكون مجموع النفقتين «a» ، «b» أقل من غيرها من الاماكن • ويبدو واضحا من الشكل أن انسب مكان لهذا المنتج هو بالقرب من مصدر المواد • ولدى تفحصنا الشكل بامعان نجد أن السبب في هذا يرجع الى أن خط «a» هو أكثر انحدارا من خط «b» •



شكل « ٢ »

ولو كان الحال على عكس ذلك لوجدنا أن خط مجموع النفقات « a + b » يدل على أن نفقات النقل هي أقل بالقرب من السوق ولكان هذا هو المكان المناسب .

والشكل «٣» يدل أيضا بوضوح أن أنسب مكان قد يكون بالقرب من المصدر أو بالقرب من السوق أو فيما بينهما . وما دام الخطين « a » و « b » محدبين فان الخط « a + b » سيكون منخفضا في طرفيه . وأحد هذين الطرفين يكون عادة أقل انخفاضا من الآخر .

ونستخلص البحث بالقول ان القوى المكانية لنفقات الحصول على المواد ولنفقات التوزيع هي عادة أقوى في المسافات القصيرة منها في المسافات الطويلة . وليست هذه القوى مماثلة لأثر الثقل على طول الوتر . فالثقل لا يتأثر بطول الوتر أو قصره . كما أن هذه القوى ليست مماثلة لقوى السحب على اللولب ذلك لان اللولب يتمدد مع ازدياد قوة السحب. هذه القوى التي نحن بصددها هي أقرب ما تكون الى قوة الجاذبية منها الى أي شيء آخر . فلو وضعنا كرة حديدية بين قضيبين مغناطيسيين لانجذبت نحو واحد منهما . وعلى هذا فان المكان المناسب للوحدة المنتجة هو اما

بالقرب من المصدر أو بالقرب من السوق وليس بينهما .

أما الآن وقد بحثنا الامر من وجهة نظر الوحدة المنتجة فيجدر بنا أن نتساءل عن العوامل التي تؤثر في اختيار المكان المناسب بالنسبة لمجموعة من الوحدات الانتاجية أي « الصناعة (Industry) » .

٣

يمثل الخطان « ه » و « ط » في الشكل (٣) نفقة شحن الكميات اللازمة من المواد والسلع . ولو فرضنا الآن أن المنتج يحتاج الى ثلاثة أطنان من المواد لانتاج طن واحد من السلع فان الخطين « ه » و « ط » يمثلان نفقة شحن ثلاثة أطنان من المواد وطن واحد من السلع . وواضح اذن ان المنشأة التي تتطلب حجما من المواد يزيد على حجم السلع المنتجة تتأثر بعوامل من شأنها أن تقربها من مركز المواد . أي أن العملية الانتاجية التي تنقص من وزن المواد تنجذب نحو مصدر هذه المواد . ومعظم المراحل الاولى لعملية الانتاج هي من هذا النوع : كصهر المعادن واستخراج السائل من قصب السكر مثلا . ذلك أن معظم المواد الخام تحتوي على كميات كبيرة من الفضلات التي يستحسن التخلص منها قبل القيام بعملية النقل . واذا ما تساوى سعر نقل طن واحد من المواد اللازمة ومن السلع فان العملية الانتاجية التي تنقص من وزن المواد تتجه في مكانها نحو مصدر هذه المواد .

كذلك العمليات الانتاجية التي تحتاج الى قدر كبير من الطاقة فانها تختار مكانها بالقرب من مصادر هذه الطاقة .

وتختار العملية الانتاجية مكانها بالقرب من المصدر اذا ما تساوى وزن المواد ووزن السلع بينما كانت نفقة نقل المواد أكبر من نفقة نقل السلع . وهذا صحيح في صناعة حفظ الاطعمة . كما أنه صحيح في عملية

حلج القطن وحزمه في بالات لأنه يمكن حـزم القطن المحلوج في بالات مضغوطة فيقل الحجم وتقل معه نفقة شحنه . ولهذا السبب نجد أن آلات حلج القطن موزعة على مسافات متقاربة في منطقة زراعة القطن . كذلك الحال بالنسبة للمنشآت التي تعمل على جمع وفرز وتوزيع السلع التـي تنتجها المنشآت الصناعية الصغيرة . فالمنتجون الصغار يختارون مكانهم عادة بالقرب من مصدر المواد . أما انتاجهم فيمكن نقله الى السوق بنفقة أقل نسبيا اذا ما قامت منشأة خاصة بجمعه وتوزيعه .

٤

نجد في الولايات المتحدة مثلا أن مصانع سكر البنجر قد اختـارت أماكنها في مناطق زراعة هذه المادة وذلك للتوفير في نفقات نقل البنجـر الخام . والمعروف أن السكر في البنجر يشكل حوالي سدس وزن المادة الخام فقط . كما نجد أن صناعة زيت التربنتين (Turpentine) تتمركز في المناطق الجنوبية والشرقية حيث تنمو الاشجار الخاصة وذلك لأن العملية الانتاجية تؤدي الى ضياع جزء كبير من حجم المادة الخام . ونجد أيضا ان صناعة عصر بذور القطن وصناعة تعليب وحفظ الاطعمة تتمركز فـي مناطق انتاج المواد .

٥

ذكرنا سابقا أن اتجاه الصناعة في اختيار مكانها نحو مصدر المواد يرتكز على سببين هامين وهما النقص في وزن المواد خلال العملية الانتاجية أو زيادة نفقة نقل الطن الواحد منها على نفقة وزن مماثل من السلع . وعلى سبيل القياس يمكن القول ان اتجاه الصناعة نحو السوق في اختيار المكان المناسب يرتكز أيضا على سببين وهما زيادة وزن المواد خلال العمليـة

الانتاجية أو زيادة نفقة نقل الطن الواحد من السلع المنتجة على نفقة نقل وزن مماثل من المواد •

فالعمليات الانتاجية التي تتطلب اضافة كميات كبيرة من مواد محلية ـ كالماء مثلا ـ على المواد الاساسية تزيد من وزن هذه المواد وتدفع بالتالي صاحب المنشأة الى اختيار مكانه بالقرب من السوق • فصناعة المشروبات غير الروحية والبيرة مثلا تختار مكانها بالقرب من السوق بينما تختار صناعة النبيذ مكانها بالقرب من مصدر المواد •

أما فيما يتعلق بالمراحل الوسطى أو الاخيرة من الانتاج فان وزن المواد اللازمة لا يزيد عادة بكثير على وزن السلع وقد يكون أقل منها • ولذا فقد تزيد نفقات التوزيع على نفقات نقل المواد • غير أن الصناعة تميل عادة في مثل هذه الحال الى اختيار مكانها بالقرب من السوق •

والسبب في ذلك أساسي • لانه كلما قاربت السلع الى أخذ شكلها النهائي كلما زادت قيمتها بالنسبة للوزن • وبالاضافة الى ذلك فانها تصبح أكثر قابلية للتلف وتتعدد أنواعها وأحجامها • هذا من ناحية • ومن ناحية أخرى فان العملاء يشترون عادة كميات قليلة ويطالبون بتسليمها بالسرعة الممكنة • وبالنسبة لعدد من أنواع الاطعمة (كالخبز مثلا) فان السلعة تكون عادة أكثر قابلية للتلف من المواد التي صنعت منها • ولذا فليس مستغربا أن نجد المراحل النهائية لعملية الانتاج تتجه في مكانها نحو السوق •

وخلاصة القول هو انه يسهل نقل السلع متى وصلت الى مرحلتها الوسطى من الانتاج • فالمراحل الاولى تنطوي على انقاص حجم أو وزن المواد كما أنها قد تتطلب مقادير كبيرة من الوقود • ولذا فان نقل انتاج هذه المرحلة هو أسهل من نقل المواد بشكلها الخام • أما في المراحل النهائية

فهناك عادة المشاكل المتعلقة بتصنيف البضائع وتوزيعها وزيادة قيمتها بالنسبة للحجم وامكانية التلف . وفي هذه الحال تزيد نفقات شحن وبيع السلع على نفقات نقل المواد الاساسية .

كل هذا صحيح على وجه التعميم . غير أن الاهمية النسبية لمصدر المواد ان السوق لاي صناعة من الصناعات تعتمد على مدى تأثير المسافة على نفقات بيع وتسليم وحدة من السلع ونفقات الحصول على المواد لانتاج مثل هذه الوحدة .

٦

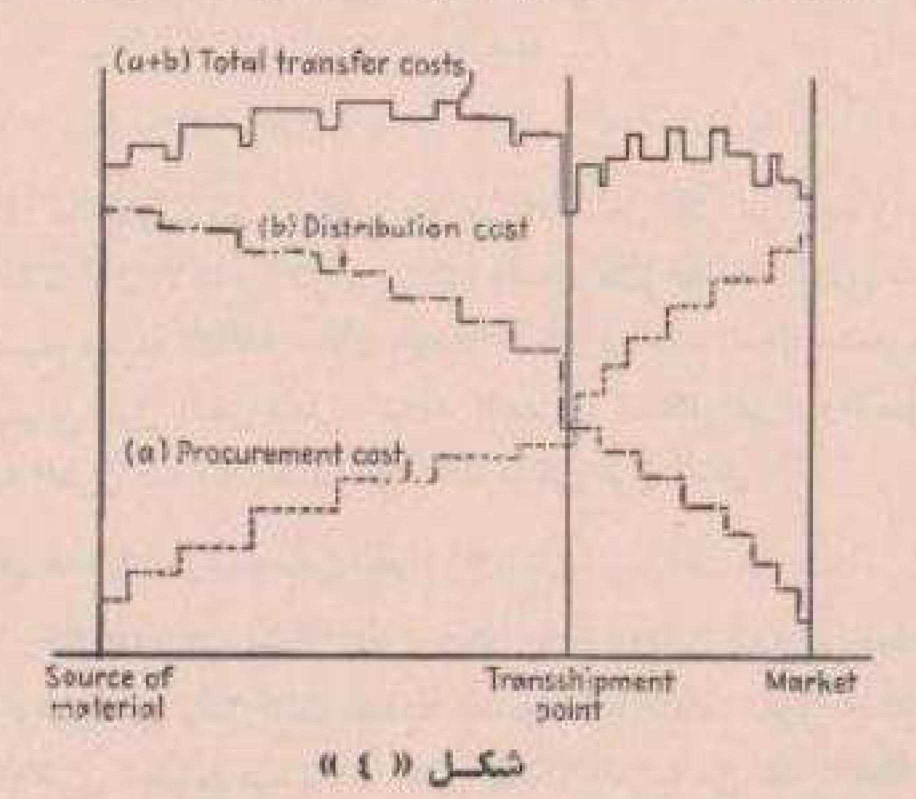
ونجد في الولايات المتحدة مثلا أن صناعة الخبز موزعة على طول البلاد وعرضها بشكل يتناسب وتوزيع السكان . وذلك غير صحيح في المناطق الزراعية الفقيرة حيث يقوم السكان بعملية الخبز في بيوتهم . كذلك نجد ان صناعة الثلج ـ وهذه سلعة قابلة للتلف السريع وتستعمل الماء كعنصر أساسي لها ـ تتأثر بالتوزيع السكاني وبالاحوال المناخية .

٧

يبدو واضحا مما سبق أن نفقات النقل تؤدي عادة الى قيام المنتج باختيار مكان انتاجه اما بالقرب من مصدر المواد أو بالقرب من السوق وليس بينهما . غير أن هناك عددا من الحالات الاستثنائية لهذه القاعدة .

فقد ذكرنا سابقا أن السكك الحديدية تقوم بعملية التصنيع أثناء النقل دون أن يضيف ذلك الى نفقات النقل . أما اذا تساوت قوة الجذب بين مصدر المواد وبين السوق فقد يصبح من المناسب عدم اللجوء الى هذه الطريقة واختيار مكان الانتاج ما بين النقطتين . وهذا لا يعني

بالضرورة أن المكان المتوسط هو أفضل من الطرفين وذلك لانطوائه على صعوبات تنجم عن ضرورة القيام بعملية النقل مرتين بدلا من مرة واحدة . فقد يحدث بطريق الصدفة كما هو مبين في الشكل (٤) أن يتوافق المنحدرين « a » « b » بحيث يكون مجموعهما أقل انخفاضا في نقطة متوسطة منه في اي نقطة أخرى ـ كنقطة التقاء طريق نقل مائي بخط حديدي . فلو فرضنا أن طريق النقل من مصدر المواد هو طريق مائي يمتد حتى نقطة الانتقال (Transshipment) ومن ثم تصبح الطريق الى السوق خطا حديديا تجد أن نفقة النقل ما بين الناقلة المائية والقطار وبالعكس ترتفع



شكل « ٤ »

ارتفاعا مفاجئا كما هو مبين في الشكل . وفي هذه الحال تكون نقطة الانتقال هي أفضل مكان للعملية الانتاجية لان نفقات النقل هنا تكون أقل نسبيا من غيرها . وذلك لعدم ضرورة نقل السلع من شاحنة الى أخرى في هذه النقطة .

ويحدث هذا عادة عندما تكون نفقات نقل المواد والسلع متساوية وعندما تكون القيمة منخفضة والحجم كبير بحيث تصبح عملية الانتقال من وسيلة نقل الى أخرى باهظة النفقات كما هو الحال في عملية طحن الحنطة مثلا . ولهذا المبدأ مدلوله الهام بالنسبة للفوائد الممكن جنيها من اختيار مكان العملية الانتاجية بالقرب من الموانيء او محطات السكك الحديدية ليس من وجهة نظر انتاجية فحسب بل ومن وجهة نظر تجارية . فليس غريبا اذن أن تجد ان الموانيء ومحطات السكك الحديدية هي دائما مراكز تجارية هامة حتى ولو افتقرت الى نشاط صناعي ملحوظ .

٨

واذا ما انطوت العملية الانتاجية على استعمال أكثر من مادة واحدة هامة واذا ما كان الانتاج أكثر من سلعة واحدة فان الطريقة التي بيناها سابقا تصبح عديمة الفائدة . لان اختيار المكان في هذه الحال يعتمد على كيفية تكوين طرق النقل وعلى التباعد الجغرافي لمصادر المواد والاسواق على هذه الطرق كما أنه يعتمد على نقاط ملتقى طرق النقل .

وفي هذه الاحوال يمكن القول انه :

أ ـ اذا كانت العملية الانتاجية تتطلب قيام علاقات نقلية مع عدد من المصادر والاسواق واذا كانت جاذبية احدى هذه النقاط تفوق جاذبية النقاط الاخرى مجتمعة فيجب أن يختار المكان بالقرب من تلك النقطة .

ب ـ اذا لم يتوفر هذا الشرط فيمكن اختيار المكان بالقرب من أحد مصادر المواد او أحد الاسواق أو فيما بينهما .

وقد بينا سابقا ان الارتفاع النسبي لنفقات النقل لمسافات قصيرة يحفز على التقليل من عدد عمليات النقل المرتبطة بأية عملية انتاجية حتى

ولو أدى ذلك الى زيادة عدد أميال النقل للطن من السلع • وهذا يشجع على اختيار المكان اما بالقرب من المصدر أو بالقرب من السوق وليس بينهما • واختيار المكان ما بين المصدر والسوق ممكن اذا ما كان هذا المكان هو نقطة انتقال أو اذا كان التصنيع أثناء عملية النقل ممكنا شريطة أن لا يزيد ذلك من نفقات النقل • أما اختيار المكان في نقطة التقاء الطرق (Junction) فهو ممكن اذا كانت الطرق ما بين المصدر والسوق دائرية (Circuitus) أو اذا كان هناك عدد من المصادر ومن الاسواق•

وعلى هذا فان المركز المثالي للتوزيع هو في نقط التقاء الطرق حيث تنخفض نفقات التوزيع على عدد كبير من الاسواق الى أدنى حد • أما المنشأة التي توزع انتاجها في هذه الاسواق فانها تنجذب الى هذه النقاط أكثر مما تنجذب الى الاسواق بالذات • كما أن المنشأة التي تميل نحو مصادر المواد تحاول ايجاد مركز لتجميع هذه المواد ـ كنقطة التقاء الطرق ـ بحيث تكون نفقات الحصول عليها منخفضة •

٩

ويمكن استخلاص أمثلة على هذه الاتجاهات المختلفة من صناعة الصلب والفولاذ • فهذه الصناعة تستعمل مادتين رئيستين هما الحديد الخام والفحم ومادتين ثانويتين هما الكلس وحديد الخردة • والفحم الحجري ضروري لهذه الصناعة لانه يولد الحرارة اللازمة لصهر الخام ولأن احراقه يولد الغازات الضرورية لعملية التفحيم • ولذا فاننا نجد أن عملية التفحيم هي بالقرب من مصانع الحديد • أما عملية تحويل الحديد الخام الى فولاذ فتتم بالقرب من أتون الصهر وذلك للتمكن من تصنيعه وهو في حالة الانصهار • وهذا يوفر من استعمال الوقود •

أما الوزن النسبي للحديد الخام وللفحم اللازم استعماله فهو يختلف باختلاف تكوين الخام وكمية حرارة الفحم . كما أنه يختلف باختلاف طريقة الانتاج وبتوفر كميات كافية من حديد الخردة . وأما سعر النقل بالنسبة للمادتين فتعتمد الى حد ما على الاتجاه العام لعملية النقل . فلو فرضنا أن منطقة ما تنتج كميات كبيرة من الحديد الخام أو من الفحم الحجري وتصدر هذه الكميات الى منطقة أخرى فان سعر النقل في طريق العودة الى المنطقة الاولى يكون منخفضا وهذا بدوره يشجع على قيام الصناعات المعدنية فيها . هذا مع العلم أيضا أن المناطق المنتجة للفحم الحجري قد تجتذب عددا من الصناعات اليها بسبب توفر الوقود . كما أن المناطق الصناعية تصدر من السلع عادة وزنا أقل مما تستورد من مواد خام وفي هذه الحال يصعب الحصول على « سعر النقل بطريق العودة » للسلع المصدرة . وفي الوقت نفسه فان المناطق الصناعية هي بطبيعة الحال سوق للفولاذ ومصدر هام لحديد الخردة . وهذان عاملان يؤديان الى زيادة التوسع في صناعة المعادن .

ومعروف أن أماكن صهر الحديد في بيتسبرج ، وبويبلو (Buebio) وبرمنجهام ومنطقة الرور هي بالقرب من مصادر الفحم . بينما نجد ان منطقة اللورين ودولوث (Duluth) تأثرتا بعوامل وجود مصادر الحديد الخام . أما كليفلاند وبافالو (Buffelo) فتقعان على مراكز الانتقال (Transshipment) ما بين مصدر الحديد الخام والفحم الحجري. وأما مصنع فورد للفولاذ في ديربورن ميشيجان فقد أقيم بالقرب من السوق . ومصانع فولتا ريدوندا (Volta Redonda) للفولاذ بالقرب من ريو دي جانيرو فانها تستفيد من « سعر طريق العودة » المنخفض . فالمادة الوحيدة المتوفرة بالقرب من المصنع هي مادة الكلس . أما الفحم فينقل من الولايات المتحدة بينما ينقل الحديد الخام بالقطار من مناطق أخرى في البرازيل . ويتم نقل الانتاج بالسكة الحديدية أيضا .

١٠

لقد افترضنا في بحثنا حتى الآن وجود نسبة ثابتة ما بين المواد والسلع المنتجة . ومعروف أنه من ناحية عملية يمكن تعديل العملية الانتاجية بحيث تتغير نسبة استعمال المواد . وهذه النسبة تتأثر باختلاف أسعار المواد .

فأفران الصهر في الولايات المتحدة تستعمل نسبا مختلفة من المواد اللازمة بسبب الاختلاف في نوعية هذه المواد وفي أسعارها . ففي صناعة الصلب مثلا يمكن استعمال كمية أقل من المعتاد من حديد الخردة اذا كان سعرها عاليا بالنسبة لسعر الحديد الخام .

وبالاضافة الى ذلك فان باستطاعة بعض المنشآت أن تغير نسبة الكميات التي تنتجها من السلع المختلفة . فمصافي البترول مثلا تستطيع أن تعدل انتاجها ــ نوعا وكمية ــ من الزيوت المكررة استجابة منها للتغير في أحوال الطلب والاسعار .

ولهذه المرونة ــ في استعمال المواد وانتاج السلع ــ أثرها الهام على اختيار المكان . فتعدد أنواع السلع المنتجة مثلا يؤدي الى تفضيل مكان بالقرب من السوق بدلا من مكان متوسط ما بين المصدر والسوق . كما أن امكانية تغير نسبة الكميات المستعملة من المواد يؤدي الى اختيار المكان بالقرب من المصدر بدلا من أية نقطة متوسطة بينه وبين السوق .

موجز الفصل :

تؤثر نفقات النقل على اختيار المنشأة لمكانها الا اذا قام كل من صاحب المواد والمستهلك بتحمل هذه النفقات كاملة وهذا نادر الوقوع . وتؤدي نفقات النقل عادة الى اختيار المكان اما بالقرب من المصدر أو

بالقرب من السوق • وقد يكون فيما بينهما مكانا مناسبا اذا توفرت بعض الشروط كأن يكون ذلك المكان على ملتقى طرق نقل هامة •

أما مراحل الانتاج الاولى فتتجه نحو مصدر المواد بينما تتجه مراحل الانتاج الاخيرة نحو الاسواق • والمرونة في تغيير نسبة كميات المواد المستعملة وفي تغيير نوعية الانتاج وكميته توسع من نطاق المنطقة التي يمكن اختيار المكان فيها •

٣

اثر نفقات النقل على التكتل الصناعي

ان العلاقة المكانية ما بين المنتجين المتنافسين على الاسواق هي عادة علاقة متنافرة تتمثل في محاولة كل منهم ايجاد أسواق تقل فيها المنافسة . واذا ما كان هذا التنافر يفوق في قوته جميع الاعتبارات المكانية الاخرى فان المنشآت تميل الى الانتشار جغرافيا بشكل يتوافق مع حالة الطلب في أسواق سلعها .

فاذا فرضنا وجود عدد من الاسواق على شبكة مواصلات تربط بين عدد كبير من المدن فلن يكون هناك مكانا مثاليا واحداً يستطيع تزويد جميع هذه الاسواق . وما يحدث هنا عادة هو أن يقوم منتج واحد أو أكثر باختيار مكان ما لتزويد الاسواق القريبة منه بينما يقوم غيره باختيار مكان آخر لتزويد الاسواق القريبة منه أيضا وهكذا . ويمكن اعتبار هذه الاسواق التي يزودها منتج أو أكثر من مركز توزيع واحد « مناطق تسويق » (Market areas) .

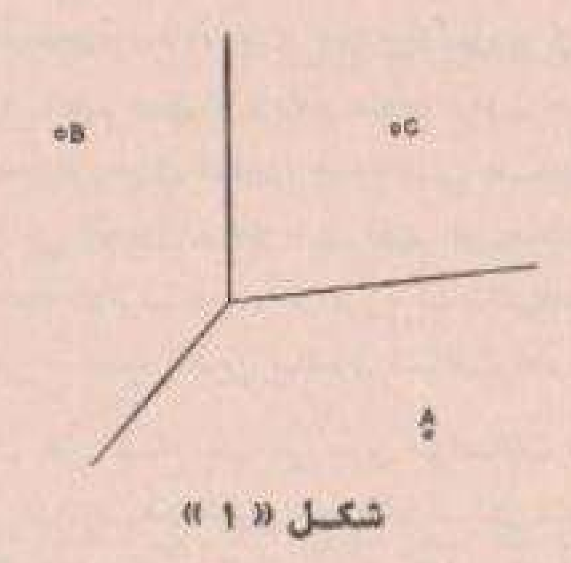
ومناطق التسويق تمثل ناحية واحدة فقط من العلاقات المكانية . فهناك أيضا « مناطق تزويد » (Supplay areas) للمواد اللازمة . أما العلاقات المكانية فتنطوي عادة على مزيج من النوعين .

هذا وتلعب كل صناعة دورا في كل تجمع من تجمعات مناطق تسويقها وتزويدها بشكل يتناسب مع تعدد أنواع المواد التي تستعملها والسلع التي تنتجها . فمراكز حلج القطن مثلا يتجمع فيهـا القطن غير المحلوج وهكذا تصبح منطقة تزويد محلية له . وهي أيضا منطقة تزويـد القطن المحلوج لمراكز غزل القطن . وهي في الوقت نفسه منطقـة تزويد لبذر القطن لمراكز عصره . والى الحد الذي يقوم فيه هذا المركز بتوزيع بذور القطن على المزارعين مباشرة فان له منطقة تسويق معينة .

٢

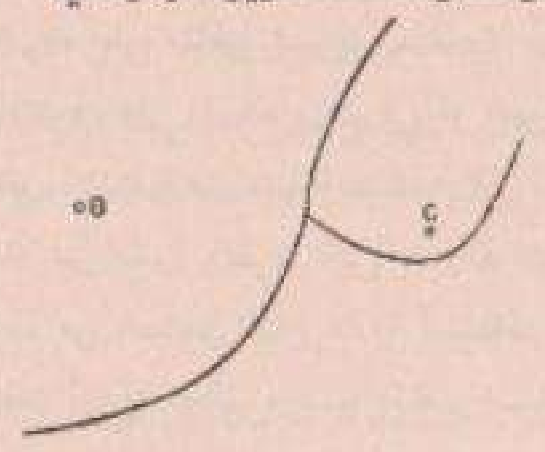
اذا كانت السلعة موحدة القياس (Standardized) انعدم تفضيل المستهلك لها الا من حيث اختلاف الاسعار . وهكذا فانه، أي المستهلك، يشتري ما يحتاج اليه من المركز الانتاجي الذي يعرض عليه السلع بأقل الاسعار . أما سعر البيع عادة فانه يساوي مجموع نفقتي الانتاج والنقل. وينتج عن هذا أنه اذا تساوت نفقة الانتاج في منشأتين متنافستين فانهمـا تقتسمان السوق على أساس نفقات النقل النسبية فقط . ذلك أن نفقات النقل للاسواق القريبة من مركز ما تكون منخفضة نسبيا ولذا فان هـذه الاسواق تعتبر ضمن منطقة التسويق التابعة لذلك المركز . أمـا الاسواق التي تساوى نفقات النقل اليها من أكثر من مركز انتاجي واحد فانها تعتبر مناطق « حدود » يستطيع كل من تلك المراكز تزويدها بما تحتـاج اليه مـن سلع .

وعلى سبيل المثال نرى في الشكل (١) ثلاثـة مراكز انتاجية هـي « A » و « B » , « C » . أما الخطوط فانها تبـين الاسواق التـي تساوى فيها نفقات النقل بالنسبة لاي مركزين من هذه المراكز الثلاثة . فهي اذن خطوط حدود فاصلة ما بين مناطق التسويق . ونرى في الشكل كذلك أن مناطق التسويق الثلاثة تلتقي في نقطة واحدة .



شكل « ١ »

واذا كانت نفقات الحصول على المواد ونفقات الانتاج في هذهالمراكز الثلاثة غير متساوية ـ كما هو الحال في الواقع ـ خرجنا بنتيجة أخرى يمثلها الشكل (٢) • ونرى في الشكل أن الخطوط الفاصلة بين مناطق التسويق هي أقرب الى المركز ذي النفقات العالية منها الى المركز ذي النفقات المنخفضة نسبيا • ونرى كذلك أن هذه الخطوط تنحني الى الخلف وتلتف حول المركز ذي النفقات المرتفعة • وكلما زاد الفرق في النفقات كلما ضاق نطاق منطقة تسويق المركز ذي النفقات المرتفعة •



شكل « ٢ »

وهناك حالة خاصة وهامة حيث ينعدم التساوي في النفقات بين عدد من مراكز البيع في اقليم معين • وذلك عندما تكون هذه المراكز نقاط توزيع كبرى لسلعة ما يجري انتاجها بعيدا عن هذه المراكز • وهكذا فمناطق تسويق بائعي الجملة لسلعة ما في اقليم غير صناعي ليست متماثلة • ذلك لان بائع الجملة الأقرب من مركز توزيع هذه السلعة يستطيع الحصول عليها بسعر أقل من منافسيه الذين يبعدون مسافات أطول عن هذا المركز •

ومعروف أن نقل السلع يتم على طرق مواصلات معروفة ومحددة وان نفقات النقل على هذه الطرق وسرعتها ليست متساوية • ومعروف أيضا ان أجرة نقل الطن للميل الواحد تقل كلما ازدادت المسافة ، وأن تصاعد نفقات النقل يتم على شكل مدرج وليس على شكل متواصل •

اما وجود طرق نقل رخيصة أو ملائمة لمنتج ما فيؤدي عادة الى اتساع منطقة تسويقه • فمصنع الطوب مثلا يوزع انتاجه ضمن منطقة محدودة القطر • واذا ما أقيم مثل هذا المصنع على أحد الطرق المائية فان ذلك يوسع من قطر منطقته التسويقية •

واذا ما توفرت لمركز انتاجي خدمات نقل بسعر منخفض أصبح في مقدوره أن يبسط نفوذه على مناطق تسويق منافسيه • واذا نظرنا الى قناة بنما وجدنا ان المنتجين على الساحل الشرقي أو الغربي من الولايات المتحدة يستطيعون نقل انتاجهم من منطقة ساحلية الى أخرى عبر القناة بنفقة أقل من نفقة نقله عبر القارة بالطرق البرية • وكذلك نجد ان منتجي الفحم الحجري بالقرب من الساحل في بريطانيا استطاعوا منافسة غيرهم منافسة فعالة في مختلف أرجاء العالم • بينما اقتصر استعمال فحم منطقة الرور وساليسيا وهي بعيدة عن الساحل على الاسواق الداخلية في أوروبا •

ومن شأن الوفورات الناتجة عن بعد مسافة النقل أن تزيد من انحناء

الخطوط الفاصلة بين مناطق التسويق (شكل ٢) فاذا ما تساوت أسعار النقل للميل الواحد اتخذت هذه الخطوط اتجاها مستقيما أو اتجاها هذلوليا (Hyperbole) . واذا ما زادت أسعار النقل بنسبة أقل من ازدياد المسافة اتخذت هذه الخطوط اتجاها ملتويا الى الخلف وأحاطت بالمركز ذي النفقات العالية .

٣

والخطوط الفاصلة بين مناطق التسويق ليست خطوطا واضحة المعالم . بل هي مناطق انتقالية أو مناطق محايدة تستطيع الحصول على ما تحتاج اليه من سلع من أكثر من منتج واحد . وهذا يعني أن مناطق التسويق متداخلة . والسبب في هذا التداخل يرجع الى قيام وكالة النقل، أو البائع، أو المشتري بدفع نفقات التوزيع .

وتقوم الوكالة بتحمل بعض نفقات التوزيع بسبب الطريقة التي تقرر بها وكالات النقل أسعار هذه الخدمة . وهي كما ذكرنا سابقا تتم عن طريق تجميع عدد من مراكز الشحن والتفريغ ضمن مناطق (Zones) معينة وتطبيق سعر واحد على جميع المراكز ضمن كل من هذه المناطق .

أما تداخل مناطق التسويق على أساس قيام البائع أو المشتري بتحمل مصاريف النقل فهي أكثر تعقيدا . وسنبحثها بشيء من التفصيل فيما يلي .

٤

ذكرنا في الفقرة السابقة أن الزيادة في نفقات التوزيع قد لا تؤثر على أسعار السلع . ذلك أن البائع في أسواق متعددة يستطيع اتباع عملية التمييز (Discrimination) في الأسعار على أساس جغرافي . وهذا يعني

أن بامكان البائع تنظيم أسعاره على أساس لا يتفق وأسعار النقل . كأن يخفض الأسعار في الأسواق التي تزداد فيها المنافسة والتي تجعل الطلب لسلعته مرنا (Elastic) ، وأن يزيد من أسعاره في الأسواق التي تقل فيها المنافسة والتي تجعل الطلب لسلعته غير مرن (Inelastic) .

وقد لا يبدو التمييز في الاسعار على أساس جغرافي كثير الوقوع خاصة في الاسواق التي تتسم بعدم الاستقرار وبالمنافسة الشديدة . غير أن هنالك ما يشير عادة الى وجود هذا التمييز ضد المشتري ان كان بعيدا أو قريبا من البائع . والتمييز ضد المشتري القريب هو أكثر أنواع التمييز وقوعا . وذلك لأن البائع في الأسواق البعيدة يواجه عادة منافسة أشد مما يواجه في الاسواق القريبة . ولذا فانه يضطر الى تحمل جزء من نفقات النقل لكي يتمكن من المنافسة في تلك الاسواق .

أما التمييز ضد المشتري البعيد فهو نادر الوقوع لأسباب عملية . اذ يستطيع المشتري في تلك السوق تجنب التمييز في الاسعار بالتواطؤ مع غيره من المشترين ، كأن يقوم بشراء ما يحتاج اليه عن طريق مشتر قريب من مركز الانتاج أو التوزيع .

هذا وأكثر انواع التمييز وقوعا ــ (حيث يتحمل البائع نفقات النقل) ــ يحدث عندما يكون سعر سلعة ما هو سعر متعارف عليه . فلو كان السعر المتعارف عليه لسلعة ما هو دولار واحد و ٩٨ سنتا للوحدة فان هذا السعر لا يتغير رغم المسافة .

وهناك نظام تسعيري آخر يرتكز على اعتبار نقطة معينة (Basing Point) أساسا للتسعير واضافة نفقات النقل الى سعر السلع اعتبارا من هذه النقطة بغض النظر عما اذا كان مركز المنتج هو تلك النقطة أم لا .

من شأن هذه الانظمة التسعيرية أن تؤثر على المزايا المكانية بالنسبة

للمنتجين الذين يستعملون السلع المتأثرة بهـا . فاذا كان سعر سلعة مـا ثابتا في عدد من المناطق فان هذا يعني أن قرب أو بعد مكان المنتج عـن مصدر انتاج أو توزيع السلع ليس هاما .

وتجدر الاشارة الى أن وجـود أسعار منتظمة أو منـاطق تسعيرية متعارف عليها تسهل من مهمه مراقبة وتتبع اتجاهات الاسعار في الاسواق. ذلك أن البائعين كمجموع يحاولون عدم اللجوء الى المنافسـة في الاسعار رغم أنهم كأفراد يفضلون اللجوء اليها . ولذا فكلما سهلت عملية تقرير الاسعار كلما صعبت محاولة الانحياز عن السعر المتعارف عليه .

أما أثر التمييز الجغرافي للاسعار بالنسبة لمكان البائع فهـو صعب التحديد . ولكن بامكان البائع جني فوائد جمة اذا كان قريبا مـن أحد الاسواق الكبيرة .

٥

وهناك سبب آخر للتداخل في مناطق التسويق ينتج عن محـاولة المنشآت انتاج سلع استبدالية (Substitute) لسوق معينة . فالفحم الحجري مثلا ينافس البترول والخشب والغاز الطبيعي كمصدر للطاقة . والآجر والحجر ينافسان الخشب كمواد لازمة للبناء . واللحوم والخضروات الطازجة تنافس المعلبة منها .

٦

من الطبيعي أن يحاول البائع تجنب المكان الذي يكثر فيه التنافس. ولكن هناك حالات يكون فيها العكس هو الصحيح .

فالسـيدة التي تحاول شراء قبعة مثلا تقوم أولا بعملية شاقـة تعرف

بعملية التسوق (Shopping) • وقد تقوم خلال هـذه العملية بمعاينة عدد كبير من القبعات • ويمكن اعتبار هذه القبعات بأنها في حالة منافسة• ذلك أنه ان قررت هذه السيدة شراء واحدة منها فانه ليس مـن المتوقع أن تشتري غيرها في نفس الوقت • ومثل هذه السلعة تعرف « بالبضائع التسوقية » لان المشتري يستطيع معاينة عدد كبير منها قبل الاقدام على عمليـة الشراء •

اما أثر هذا من وجهة نظر مكانية فهو تكتل لمنـافذ التسوق لأن المشتري لا يبدي رغبة في السفر مسافات طويلة للقيام بعملية التسوق • ولهذا السبب تجد محال البضائع التسوقية في المراكز المتوسطة في المدن •

ويختلف الحال في المرحلة التي تسبق حـالة التسوق • اذ تجـد المشتري بالجملة يسافر مسافات بعيدة لاختيار سلعه • ولذا فان أسواق الجملة تتركز في عدد من المدن الرئيسية التي تصبح مراكز تجذب اليها كلا من المنتج والمشتري بالجملة •

وليس أمرا غريبا أن يقوم أحد المنتجين بعرض انتاجه في مثـل هذه المراكز بينما تتم عمليته الانتاجية في مكان يبعد عنها • وهذا يؤدي بطبيعة الحال الى زيادة نفقات النقل والتوزيع التـي يمكن تبريرها على أساس الوفورات الاقتصادية المترتبة على ذلك المكان بالنسبة لنفقات الانتاج أو الحصول على المواد •

٧

ذكرنا سابقا أن العلاقات المكانية ما بين مرحلتين متتاليتين من الانتاج يمكن أن تقوم على أساس وجود مناطق تسوق أو مناطق تزويد • وأن هذا يتوقف على ما اذا كانت مراحل الانتاج الاولى او الاخيرة هـي أكثر تركزا • ولذا فان العوامل التي تؤدي الى قيام مناطق تسوق هـي نفسها

التي تؤدي الى قيام مناطق تزويد .

فالوفورات الاقتصادية الناتجة عن النقل لمسافات بعيدة تؤدي الى التفاف الحدود ما بين مناطق التوزيع (شكل ٢) . أي أنه اذا كانت تفقات النقل منخفضة فقد يستطيع منتج ما أن يحصل على المواد اللازمة له . من مراكز تبعد عن المراكز التي يستورد منها منافسوه المواد اللازمة لهم . وقد ينتج عن هذا أن تحيط منطقة تزويد بمنطقة تزويد أخرى احاطة تامة أو أن يتوفر لاحد المنتجين منطقتي تزويد منفصلتين . وقد يحدث هذا أيضا اذا ما اختلفت نفقات النقل للطن الواحد من مواد استبدالية كما هو الحال في مناطق التسويق . ويمكن لمناطق التزويد أن تتداخل اذا توفرت لها الشروط المناسبة .

موجز الفصل :

يمكن وصف العلاقات الجغرافية ما بين المراحل المتتالية للانتاج بأنها علاقات تسويق وتزويد . وهذا يتوقف على ما اذا كانت مراحل الانتاج الاولى أو الاخيرة هي أكثر تركيزا . أما مراكز التسويق والتزويد فانها كثيرا ما تكون متداخلة مع بعضها البعض وينتج هذا التداخل عن قيام البائع أو المشتري أو وسيلة النقل بتحمل الزيادة في نفقات النقل . وتتحمل وسائل النقل هذه الزيادة بسبب تحديد أسعار النقل على أساس مناطق . ويتحمل البائع هذه النفقات اذا ما أراد أن يوسع من منطقة تسويقه . أما اذا أراد المشتري أن يتسوق قبل الشراء فان هذا يؤدي الى تكتل محال البيع في مناطق محدودة .

وكل ما قيل بالنسبة لمناطق التسويق يمكن أن يقال عن مناطق التزويد مع فارق بسيط وهو التقليل من أهمية التداخل بين هذه المناطق بسبب أهمية نفقات النقل للمنتج .

٤

نفقات الانتاج ومكان المنتج

بحثنا في الفصول الثلاثة الماضية العلاقات المكانية بين المنشآت . وسنبحث في هذا الفصل أثر نفقات الانتاج على اختيار المكان .

وهذا يقارب ما يعرف عادة بالقيمة التي تضيفها المنشأة (Value Added) أي الفرق بين المواد اللازمة للصناعة وقيمة السلعة المنتجة قبل نقلها من محل الانتاج . أما نفقات الانتاج نفسها فتشمل الاجور والفائدة والربح والصيانة والاستهلاك بالاستعمال (Depreciation) والضرائب .

ونجد في كثير من الاحوال أن نفقات النقل لا تختلف بين مكان وآخر بالقدر الذي تختلف فيه نفقات الانتاج بحيث تصبح نفقات الانتاج هذه المقرر الرئيسي للمكان . وهذا صحيح في المنشآت التي تستعمل مواد صغيرة الحجم ومرتفعة القيمة لانتاج سلع صغيرة الحجم . ومثل هذا صناعات الآلات الطابعة والساعات وغيرها .

١

اذا ما تساءلنا عن السبب في اختلاف نفقة انتاج مكيال واحد من الحنطة في مكانين مختلفين أو عن اختلاف نفقة انتاج متر واحد من القماش

أو سيارة واحدة لأجبنا بالقول ان ارتفاع نفقة أحد عوامل الانتاج قد يكون السبب في ذلك . ويمكن تقسيم نفقات المنتج الى أربعة أنواع عامة من الخدمات الانتاجية. فالمنتج يحتاج الى أ ـ آلات انتاجية. ب ـ مكان للانتاج. ج ـ أيد عاملة. د ـ خدمات حكومية عامة كالحماية وغيرها . وقد حاولنا التمييز هنا ما بين تكاليف الآلات الانتاجية والمكان الانتاجي رغم انه من الممكن أن نعتبر دخل كل منهما بأنه فائدة أو ريعا .

أما بالنسبة لاختيار المكان فيجدر أن نميز بين نفقة المكان وغيرها من النفقات . فقيمة المكان تتقرر على أساس المزايدة بين الراغبين فيه . أما قيمة الآلات المنتجة فتتقرر على أساس نفقة استبدالها ونفقة الطلب البديل (AlternativeDemand) لها في مكان جغرافي آخر .

ويبدو الفرق واضحا اذا ما نظرنا الى أثر التفاوت الجغرافي على سعر الفائدة والضرائب . فكلاهما يؤثر على نفقة السلع الانتاجية . أي أنه اذا ظلت العوامل الاخرى ثابتة (Ceteris Paribus) فان المكان ذا سعر الفائدة والضرائب المرتفعة يزيد من النفقات . أما نفقة الاحتفاظ بمكان ما فلا تتأثر بشكل مباشر بسعر الفائدة أو بالضرائب المفروضة على ذلك المكان. فالمكان ثابت جغرافيا ولذا فان سعره يساوي رسملة (Capitalization) العوائد الصافية المتوقعة بعد دفع الضرائب عليها .

أما المنتج الذي يهدف الى الحصول على وفورات انتاجية فانه يحاول ايجاد مكان تتوفر فيه الخدمات الانتاجية الضرورية بحيث يمكن انتاج السلع بأقل نفقة ممكنة للوحدة . وهذا يعني أن أسعار عوامل الانتاج تساعد في تحديد العوائد النسبية لأماكن الانتاج .

٢

وهناك سبب رئيسي للتفاوت في أسعار عوامل الانتاج وهو يرجع

الى سهولة أو صعوبة انتقال هذه العوامل من مكان الى آخر .

والى المدى الذي يمكن فيه القول ان عاملا من عوامل الانتاج هو قابل للانتقال فان هذا العامل يميل الى الانتقال الى الاماكن التي يحصل فيها على أكبر قدر من الفوائد . وهذا بدوره يؤدي الى التقليل من أثر الفوارق الجغرافية في الاسعار . وهكذا فان قابلية رأس المال الى الانتقال يقلل من الفوارق في أسعار الفائدة . كما أن قابلية الأيدي العاملة للانتقال يقلل من الفوارق في الاجور . ويمكن القول ان سعر عامل الانتاج الذي يستطيع الانتقال بحرية كاملة هو سعر واحد في جميع الاماكن ولذا فانه لا يؤثر على اختيار المكان الانتاجي .

غير أن الايدي العاملة والسلع الانتاجية لا تنتقل بحرية كاملة بسبب وجود عوامل هامة تمنع من حدوث ذلك . فالعامل مثلا يرسي جذوره العائلية والاقتصادية والاجتماعية في مكان ما فيصعب عليه الانتقال منه في الحال استجابة لزيادة في الدخل أو لامكانية ايجاد عمل أكثر ملاءمة له . وبالنسبة للسلع الانتاجية فان انتقال الآلات الصغيرة منها ممكن بسهولة . غير ان اكثر هذه الآلات هي غير قابلة للانتقال بسبب كبر حجمها . ولذا فيمكن نقلها تدريجيا وبشكل غير مباشر كأن تجري استثمارات الاستبدال (Replacement) مثلا في المكان الجديد .

أما الفرق في أسعار العوامل الانتاجية فهو مرتبط ارتباطا عكسيا بقابليتها للانتقال . ولذا فان سعر الارض هو أكبر أسعار العوامل الانتاجية تفاوتا بسبب عدم قابليتها للانتقال وبسبب التفاوت الكبير في خواصها . أما التفاوت في الاجور فهو كبير أيضا ولكنه يقل عن تفاوت ريع الارض . ففي سنة ١٩٤٣ مثلا كانت الاجور في مدينة ديترويت تزيد بمقدار تسعين في المئة على الاجور في مدينة أتلانتا الاميركية . أما ريع الارض فانه يتفاوت بقدر أكبر من ذلك ضمن نطاق الحدود البلدية لمدينة واحدة .

وسعر السلع الانتاجية في مكان انتاجها يتفاوت ضمن حدود تتراوح ما بين نفقة الاستبدال وقيمتها كخردة . وسعر الفائدة لا يختلف كثيرا باختلاف المكان الجغرافي لأن رأس المال هو قابل جدا للانتقال . ومعروف أن سعر الفائدة يميل الى الارتفاع كلما بعدت المعاملات المالية عن مراكز التمويل الرئيسية غير أن هذا التفاوت ليس كبيرا بحيث يؤثر على اختيار المكان الاقتصادي .

٣

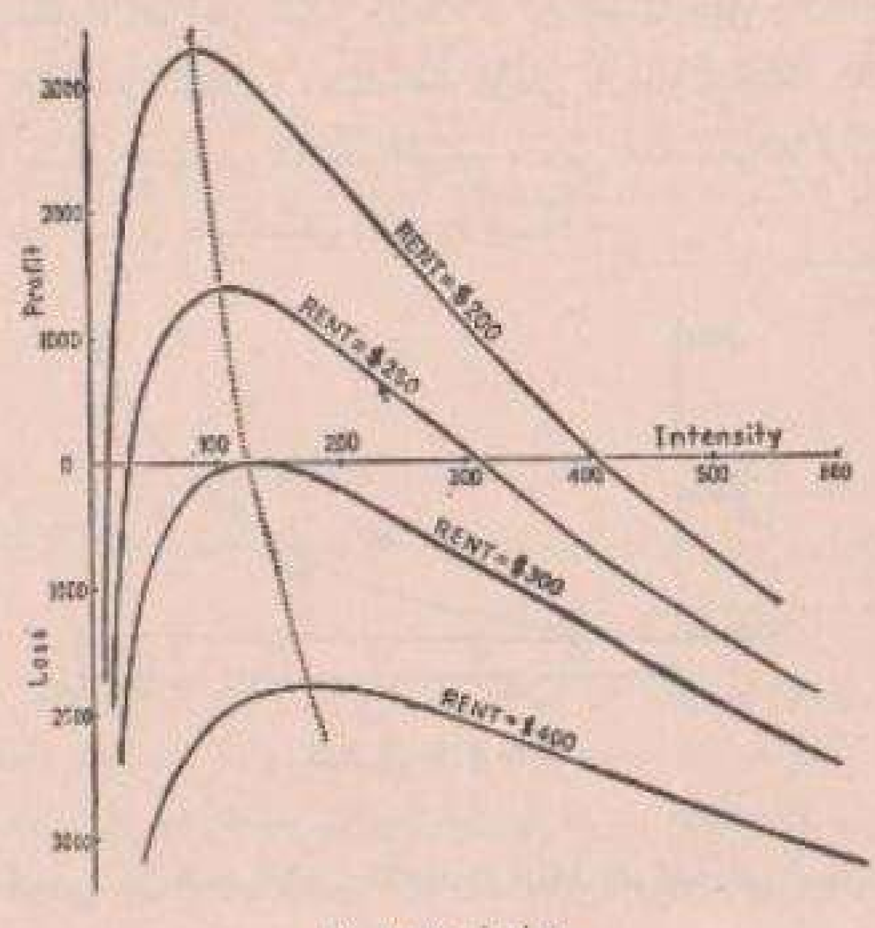
أما مقارنة نفقات الانتاج بين مكان وآخر فلا تتم عن طريق معرفة سعر كميات معينة من العوامل المنتجة فحسب . ذلك لان العملية الانتاجية لا تتطلب هذه العوامل بنسب معينة . فيمكن مثلا انتاج الحنطة باتباع طريقة الانتاج غير المركزة (Extensive) حيث تكون نسبة الايدي العاملة والعوامل الانتاجية الاخرى منخفضة للدونم الواحد . ويمكن ايضا انتاج نفس السلعة باتباع طريقة الانتاج المركزة (Intensive) حيث تكون نسبة هذه العوامل للدونم الواحد مرتفعة . وهذا أيضاينطبق على نسبة الايدي العاملة لآلات الانتاج . ولذا فهناك عدد من الطرق لتجميع العوامل المنتجة من أجل انتاج وحدة من السلع. وأقل هذه الطرق نفقة هي التي يجري مقارنتها مع نفقات أفضل الطرق الانتاجية في مكان آخر .

أما التجميع المفضل بالنسبة لأية عملية انتاجية فيتوقف على الاسعار النسبية لهذه العوامل . فاذا كانت أجور الايدي العاملة مرتفعة في مكان ما أصبح من المفضل استعمال هذا العامل استعمالا مركزا . وهذا يعني استعمال كمية نسبية أقل من الايدي العاملة وكمية نسبية أكبر من العوامل الاخرى .

وبما أن الفوارق الجغرافية لأسعار الارض ولصفاتها الاخرى هي عادة كبيرة الوضوح فسنأخذ منها ـ أي الارض ـ مثلا لايضاح ما نرمي اليه هنا .

الشكل (١) يبين كيفية ازدياد التركز في استعمال الارض بالنسبة الى نفقتها . وأن هنالك حدا أعلى (Ceiling) للايجار الذي لا يمكن تجاوزه بدون حصول خسارة .

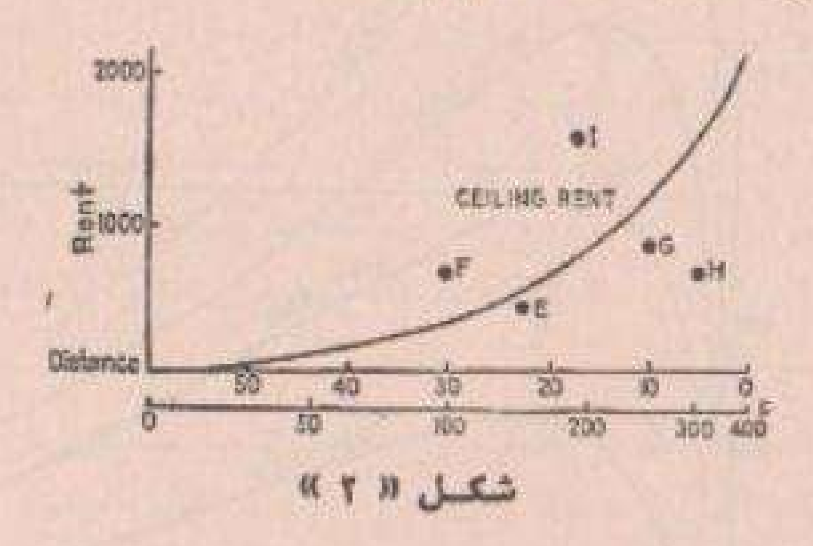
والمنحدرات المبينة في الشكل يبين كل منها مستوى من مستويات الايجار . ويبدو أن الدخل يكون عادة منخفضا عندما يكون التركيز



شكل « ١ »

منخفضا ثم يزداد الى أن يصل الى حد أعلى ويبدأ بعدها في الانخفاض • وكلما زاد الايجار كلما انخفض الدخل بالنسبة لدرجة معينة من التركيز في الانتاج • أما الخط المتقطع فيمثل العلاقة ما بين الايجار والدخل في الحالات المثلى • كما يبين الشكل الحد الاعلى للايجار الممكن دفعه لهذه الارض • يبدو بوضوح أن أعلى نقطة في المنحنى الذي يمثل مستوى الايجار المعادل ٣٠٠ دولار تمس خط التركيز أي أن الدخل الصافي هنا يعادل الصفر • وفي هذه الحالة فان ٣٠٠ دولار تمثل أعلى سعر للطلب لهذه الارض (Demand Price) •

فاختيار المكان الاقتصادي في هذه الحالة يعني محاولة الاختيار بين عدد من قطع الارض على أساس الاختلاف بين نفقات النقل والانتاج ثم الموازنة بين هذه النفقات • أما الحد الأعلى للايجار فيختلف باختلاف الفوائد الممكن جنيها من مختلف المواقع • ومن هذه الفوائد قرب قطعة الارض من السوق • والشكل (٢) يبين هذا •



شكل « ٢ »

فالمنحنى يبين الحد الاعلى للايجار والنقاط الواقعة الى أسفل هذا المنحنى هي المواقع الممكن اختيارها •

٤

لم تتطرق في بحثنا حتى الآن الى امكانية وجود تفاوت نوعي (Quality) بين عوامل الانتاج. فقد افترضنا أن هذه العوامل هي ذات نوعية واحدة. وتبع هذا الافتراض أن أصبح السعر هو الاساس الوحيد لتقرير صلاحية مكان ما للانتاج . ويجدر بالذكر الآن أن التفاوت في النوعية هو في غاية الاهميــة .

ونكتفي الآن بذكر ثلاثة أسس هــامة للتفاوت النوعي بين عوامــل الانتاج . فبعضها يرجع الى أسباب طبيعية كاختلاف التــربة والطقس والتضاريس الطبيعية ونوعية الايدي العاملة . وبعضها يرجع الى طبيعة التنظيم الاقتصادي والاجتماعي كأن يتأثر العامل بمدى ثقافتــه وبمدى قابليته على التأقلم . والسبب الثالث يرجع الى ما يعرف بنطاق الانتاج ذي الحجم الكبير (Large Scale Production) . وهذا السببالثالث هو ما سنبحثه في بقية الفصل .

٥

من المعروف أن عوامل الانتاج المتوفرة لمنتج مــا لا تعمل بشكل متواصل وكامل طوال الوقت . وذلك لأن متطلبات العملية الانتاجيــة قد تختلف من مكان الى آخر .

ومعروف أيضا ان عوامل الانتاج غير قابلة للانتقال كما أنها غــير قابلة للتجزئة (Indivisible) بسهولة . ولذا فان هذه العــوامل لا تستطيع الاستجابة بسرعة الى أية تغييرات مفاجئة في حالة الطلب اليها . وهذا بدوره يفرض على المنشأة حالة يتعذر معها ادارة العملية الانتاجية على أساس تقلبات يومية لا يمكن التنبؤ بها كما يفرض على المنشأة أحيانا

أن تتحمل نفقات بعض العوامل الانتاجية لمدد قصيرة أو طـويلة دون أن تسهم هذه العوامل في الانتاج •

ومعروف أيضا أن النفقات السايرة (Overhead) هي نفقات ثابتـة ولذا فانها تختلف بالنسبة للوحدة المنتجة اختلافا عكسيا مـع الانتاج • ويظهر أثر ذلك بصورة واضحة خلال الفترات التي ينخفض فيها مستوى الانتاج • ولذا فان النفقات السايرة هامة من حيث اختيار المكان • خاصة اذا كان مكان ما يؤمن استمرار الانتاج على مستوى متزن• فمثلا النفقات السايرة لادارة بركة سباحة في ولاية مينيسوتا هـي أكبر منها في ولاية فلوريدا بسبب قصر موسم السباحة في الولاية الاولى •

٦

أشرنا فيما مضى الى أن المنتج يحاول اختيار مكان تقل فيه نفقات الانتاج • وكنا قد تعرضنا الى حالتين تؤديان الى انخفاض النفقات وهما امكانية تغيير النسبة في كميـة العـوامل الانتاجيـة المستعملة وامكانية استعمالها استعمالا أكمل • ونتعرض الآن الى حالة ثالثة هامة وهي الحالة المتعلقة بحجم العملية الانتاجية •

هنالك ثلاثة مبادىء هامة تفسر انخفاض النفقات اذا ما زاد الانتاج بسبب الحجم • وهـذه المبادىء هي : مبـدأ التضاعف (Multiple) ومبـدأ تجميع الاحتياطي (Massing of reserves) ومبـدأ التعـامل بالجـلة (Bulk Transaction) •

مبدأ التضاعف : هذا المبدأ مبني على حقيقة هامة وهي عـدم قابلية العوامل الانتاجية على الانقسام (Indivisibility) • فالسلعة الانتاجية (الآلات) مثلا تستطيع انتاج عدد معين من الوحدات في اليوم الواحد أو

فـــي الساعة الواحـدة . وهـذا يمثـل الحد الادنـى للطاقـــة الفعالة (Minimum efficient capacity) لهذه الآلة . وأي قدر من الانتاج يقل عن ذلك يزيد من نفقات انتاج الوحدة . وهذا أيضا صحيح بالنسبة للايدي العاملة فاستخدام عامل واحد بعض الوقت ينقص مـــن فعاليته الانتـاجية .

وعدم قابلية هذه العوامل للانقسام هو الأساس للوفورات المترتبة على تنظيم الانتاج بحجم كبير . ومن الواضح أنه كلما كبر الحجم كلمـا أمكن استخدام العوامل استخداما كاملا . أما مبدأ التضاعف فهو يقول ان بامكان المنشأة الحصول على الحد الأعلى لفعالية عوامل الانتاج اذا كان حجمها مساويا للمضاعف المشترك لطاقات كل من العوامل الانتاجية المستعملة . وأن أصغـر حجم لهذه المنشأة يجـب أن يساوي المضاعف المشترك الأصغر لطاقات هذه العوامل . فلو افترضنا أن هناك أربع آلات تستخدم بالتوالي في عملية انتاجية واذا ما افترضنا أيضا أن طاقتها الانتاجية هي ١٠٠ ، ٢٠٠ ، ٣٠٠ ، ٥٠٠ من الوحدات في اليوم بالتوالي فان استعمال هذه الآلات الأربع استعمالا كاملا يتطلب أن يكون الانتاج اليومي مساويا لثلاثة آلاف وحدة أو أي مضاعف لها . ذلك لأن انتاج ثلاثة آلاف وحدة في اليوم يتطلب استعمال العدد التالي من الآلات استعمالا كاملا وهـو : ٣٠ آلة من النوع الاول و١٥ من النوع الثاني وعشر آلات من النوع الثالث وست آلات من النوع الرابع . وهكذا فان جني الفوائد مـن التخصص في الانتاج يحتم تكبير حجمه .

مبدأ تجميع الاحتياطي : وهو الاساس الثاني للوفورات المترتبة على الحجم وهو يعني أن المنشأة في حاجة الى تجميع كميات كبيرة من المواد والأدوات اللازمة لكي تؤمن استمرار عملية الانتاج في حالة طوارىء غير متوقعة كانقطاع عملية التزويد أو غير ذلك من الامور .

مبدأ التعامل بالجملة : وهو أساس آخر كبير الحجم لأنه يؤدي الى تخفيض أسعار المواد والخدمات وبالتالي النفقات • فالغاز والكهرباء مثلا يباعان للمنشأة بأسعار تتناقص من كبر الكمية المستعملة • وكنا قد ذكرنا سابقا أن أسعار النقل تنخفض مع كبر حجم الشحنات •

٧

ومجرد وجود هذه الوفورات المترتبة على الحجم لا يعني بحكم الضرورة أن في استطاعة المنشأة الحصول عليها مهما كبر الحجم • اذ أنه كلما كبر الحجم كلما قلت قابلية المنشأة على التكيف وكلما زادت نفقاتها السايرة • ومعروف أيضا أن وفورات الطريقة الانتاجية الميكانيكية تعتمد على التكرار • وقد يحدث أن تنتج منشأة من هذا النوع كمية قد لا تزيد كثيرا عن انتاج وحدة أصغر ومن نوع آخر فتفقد بذلك ميزتها • والآلات المعدة للانتاج بمعدل معين وبطريقة معينة قد تفقد ميزتها أيضا اذا مـــا انخفض مستوى الانتاج واذا ما تغيرت نوعية السلعة المنتجة بسبب شدة المنافسة • فتغيير موديلات السيارات كل سنة أو سنتين يتطلب بناء آلات جديدة باهظة التكاليف • وكذلك صناعة الملابس فبسبب تباين نوعيتها لا يمكن الحصول على الوفورات المترتبة على الحجم •

٨

كل ما ذكرناه بالنسبة لقابلية المنشأة على التكيف يفرض عليها حدودا بالنسبة لتخصصها في الانتاج كما قد يؤدي الى تناقص فـي الوفورات الاقتصادية •

وهناك عامل هام يؤدي الى تزايد نفقات الانتاج مع كبـــر الحجم وهو عدم قابلية ادارة المنشأة على التضاعف مع الحجم • فمن المعروف أن

أسس التنظيم الحديث تفرض أن يكون على رأس كل منشأة شخص واحد ذو مسئولية كاملة لادارة وتنسيق أعمالها . ومع أن هذا الشخص ينتدب عادة من يقوم مقامه في تصريف جزء لا يستهان به من العمل الا أن هناك قدرا من المسؤولية لا يمكن أن يقوم به غيره . وكلما كبر الحجم كلما زاد هذا القدر من المسؤولية وكلما صعب على شخص واحد القيام بها على وجه أكمل . هذه الحقيقة لا يمكن انكارها بالنسبة للمنشأة وقد تكون عاملا هاما في تحديد حجم الوحدة الانتاجية . وجدير بالذكر أيضا أن هذا العامل قد يحد من فعالية المنشأة الادارية (Firm) بينما قد لا يؤثر على تحديد حجم الوحدة الانتاجية (Plant) . وقد تكون هناك حالات تتعرض فيها المنشأة الى عوامل لا يمكن التنبؤ بها بحيث تحد من القدرة الانسانية على تصريف الشؤون الادارية وبالتالي تحد من قدرة هذه المنشآت على زيادة حجمها . فنجد مثلا أن صناعات الجواهر والحلي والفراء والاحذية النسائية وغيرها من أنواع الالبسة تتسم بصغر الحجم . ذلك لأن هذه الصناعات تنتج سلعا متنوعة تعرض عادة في أسواق غير مستقرة . وحالة مثل هذه الاسواق لا تتأثر بنوعية البضائع فحسب بل وبسمعة المنتج وبالتغيرات الفصلية في الموديلات . وبالاضافة الى ذلك فان متطلبات رأس المال المنخفضة لهذه الصناعات تجعل من السهل دخول منافسين جددا اليها .

وينطبق هذا الحال على الزراعة أيضا . فقدرة المزارع تحدد المدى الفعال لمقدار نمو حجم المزرعة . وهذا لا يرجع في سببه الى نوعية الانتاج أو الى حالة الطلب بل الى طبيعة العملية الانتاجية نفسها . ذلك أن صلة المزارع الوثيقة بالارض تفرض عليه أن يخطط وأن يقوم بعمليات مختلفة ومتشابكة . كما أن حالة الطقس هي عامل خاص يجعل من الصعب التثبت من النتائج . وهذا العامل بالذات لا تتعرض له المنشأة الصناعية .

٩

وهناك صناعات جرت العادة فيها الى افتتاح فروع عديدة لها . وطبيعي هنا أن يكون الحجم المثالي للمنشأة هو أكبر من حجم أي من الفروع . وتميل المنشأة الى افتتاح فروع جديدة لها تجاوبا مع عدد من الصعوبات التي قد تواجهها اذا ما أرادت تكبير حجمها في نقطة معينة . ومن هذه الصعوبات بعد الاسواق أو بعد مصادر المواد أو كليهما مما يؤدي الى زيادة نفقات النقل .

فمصانع البيرة مثلا تختار مكانها بالقرب من السوق ولذا فانها عادة ذات حجم محدود . كذلك فان عملية حلج القطن وصناعة الجبنة تختار مكانها بالقرب من مصدر المواد وهي أيضا محدودة الحجم . ولو كانت الوحدات الانتاجية في هاتين الصناعتين كبيرة الحجم لتطلب ذلك أن تحصل على موادها (القطن الخام والحليب) من مصادر بعيدة ولارتفعت نفقات نقل هذه المواد . ولذا فان فروع هذه الصناعات تنتشر جغرافيا بشكل يمكنها اما من خدمة مناطق تسويق معينة واما من الحصول على موادها من مناطق تزويد معينة .

موجز الفصل :

ان الأسس التي يقوم عليها التفاوت الجغرافي في نفقات العملية الانتاجية ترجع الى أن عوامل الانتاج ليست قابلة للانتقال الكامل وليست قابلة للانقسام الكامل . ولكي يخفض صاحب المنشأة من نفقات انتاجه فانه يحاول اختيار مكان يمكنه من تشغيل هذه العوامل تشغيلا كاملا شريطة أن يكون حجم عملية الانتاج مناسبا لذلك المكان .

وأفضل تجميع للعوامل المنتجة يتطلب تشغيل كمية أقل من العادي ذي السعر المرتفع بالنسبة لغيره من العوامل . والارض هي أوضح مثال على ذلك .

اما حجم العملية الانتاجية فانه يتقرر على أسس المقارنة بين وفورات الغلة بالنسبة للحجم وبين ازدياد نفقات النقل أو بينها وبين تناقص الوفورات الناتجة عن صعوبة تنسيق العمل في المنشآت ذات الحجم الكبير . واذا ما كان تأثير نفقات النقل كبيرا بحيث يحد من الحجم قامت المنشأة بافتتاح فروع متعددة لها في أماكن مختلفة . أما اذا كان النقص في الوفورات هو السبب في صغر الحجم فان المنشأة تتقيد عادة بذلك .

المنافسة على استعمال الارض

رأينا فيما سبق أن المنتج يواجه عددا من النفقات تتكون من مجموع ما يدفعه بدل تشغيل الارض ، والايدي العاملة والسلع الانتاجية والضرائب وثمن المواد اللازمة ونفقات النقل • وتفضيل المنتج لمكان على آخر يتأثر بمدى امكانية الحصول على اكبر قدر من الربح • وايجار الارض هو من العوامل التي تؤثر على ذلك •

يمكن القول ان بامكان المنتج تقدير الحد الاعلى للايجار الذي يمكنه دفعه لأية قطعة أرض • وأنه كلما كان موقع الارض أفضل كلما ارتفع « الحد الأعلى » للايجار •

سنبحث في هذا الفصل كيف أن المنافسة على الارض تؤدي الى نمط جغرافي منسق فيما يتعلق باستعمالها وبايجارها •

١

ان الفوائد التي يمكن لمنتج أن يجنيها من موقع أرضي معين هي على نوعين رئيسيين •

ففي بعض الحالات تعتمد قيمة الموقع على مدى قربه أو بعده عن السوق أو عن مصدر المواد . فالموقع الحسن هو الموقع الذي تنخفض فيه نفقات النقل . وبالنسبة لاستعمال الأرض داخل حدود المدن فان نفقات النقل هي العامل الوحيد الهام من وجهة نظر مكانية .

وهناك حالات أخرى لا تلعب فيها نفقات النقل دورا هاما ، بل تجري المفاضلة بين المواقع على أساس المقارنة بين نفقات الانتاج فيها . فبالنسبة لعملية التعدين مثلا نجد أن الخواص الكيميائية والطبيعية للموقع هي الأسس التي يتم بموجبها اختيار المكان . ومن العوامل الذاتية الأخرى التي تؤثر على اختيار المكان هي توفر وجود الماء فيه وصلاحية الارض للزراعة وحسن المناخ .

ونريد أن نؤكد هنا أهمية التمييز بين الفوائد الانتاجية والفوائد النقلية الممكن جنيها من مكان ما . فلو فرضنا أن جميع المواقع متساوية تماما من حيث الجودة فانه يمكن التفضيل بين موقع وآخر على أساس المركز الجغرافي فقط . وهذه هي الحالة التي حللها فون تونين Von Thunen نظريا قبل أكثر من قرن وبين فيها أن النمط العام لاستعمال المناطق الساحلية قد بني على أساس اعتبارات متعلقة بالنقل فقط .

يستطيع الموقع أن يجذب اليه أعدادا كبيرة من أصحاب المنشآت يتنافسون عليه بسبب فوائده النقلية . وهذه المنافسة بالذات هي التي تحدد قيمة الايجار ونوعية استعمال الارض .

٢

والى المدى الذي تسود فيه المنافسة على موقع ما فان ايجار المواقع الجيدة وبالتالي سعر بيعها يكون في ارتفاع متواصل . ومعروف أنه في

حالة التنافس الكامل فان ايجار المواقع الجيدة يفوق غيرها بقدر يساوي الفرق في الفوائد ولذا فليس هناك أي حافز يدعو الى الانتقال من موقع الى آخر . هذا من وجهة نظرية . أما في الواقع فحالة التوازن هذه هي صعبة التحقيق .

فصاحب الارض يحاول الحصول على أكبر ايجار ممكن . واذا ما قام هو نفسه باستعمال الارض فانه يحاول استخلاص أكبر الفوائد الممكنة منها . وهكذا فان المنافسة على استعمال الارض تؤدي الى توزيعها للمستقبل ولنوع الانتاج اللذين يؤديان الى اكبر قدر ممكن من الايجار.

ويجدر بنا الآن أن نميز بين هذا المبدأ والمبدأ الآخر القائل ان مستعمل الارض يحاول الحصول على أكبر قدر من الفوائد بعد تغطية مصاريفه العامة بما في ذلك الايجار . والسبب في هذا الفرق هو أن جميع المصادر المتوفرة للفرد هي محدودة الكمية أما حالة العرض بالنسبة للموقع فقد تكون مرنة كمرونة غيرها من عوامل الانتاج . وأما بالنسبة للمجتمع بأكمله فان مساحة الارض هي مساحة محدودة .

٣

ولكي نلم الماما كافيا في كيفية قيام عملية التنافس بتوزيع المواقع توزيعا يؤدي الى نمط متناسق في استعمال الارض علينا أن نبحث في العوامل التي تقرر الحد الاعلى للايجار . واهتمامنا هنا هو ليس في مكان المنشأة بل في التكتل المكاني للصناعة بأكملها أو بنوعية استعمال الارض .

وقد ذكرنا سابقا أنه كلما ابتعد الموقع عن السوق كلما تناقص الحد الأعلى للايجار . وبما أن ازدياد نفقات التوزيع تنقص من العوائد الصافية التي يحصل عليها المنتج فانه يستطيع دفع ايجار أقل كلما ابتعد الموقع عن السوق . وقد يبتعد الى حد لا يمكن المنتج من دفع أي ايجار .

ونرى في الشكل ٢ (الفصل الرابع) أن نفقات النقل تؤثر على اتجاه منحنى الايجار • فاذا ارتفعت هذه النفقات زادت سرعة انخفاض الحد الاعلى للايجار مع المسافة • أما اذا كانت نفقات النقل منخفضة فيكون منحنى الحد الأعلى للايجار مسطحا نسبيا •

وهكذا فان تكوين نفقات النقل تؤثر على اتجاه منحنيات الايجار • أما وفورات النقل للمسافات البعيدة فانها تؤدي الى تغيير هذه المنحنيات • أي أن الحد الاعلى للايجار ينخفض بسرعة مع البعد عن السوق ما دامت المسافة قصيرة ولكنه ينخفض بسرعة أقل كلما ازدادت المسافة • واذا ما كان سعر النقل ثابتا خلال مسافة معينة فان منحنى الحد الاعلى للايجار يكون أفقيا • وهكذا فان المنحنى المتدرج الذي يمثل ازدياد أسعار النقل قد يعكس نفسه بمنحنى متدرج بالنسبة للعوائد المتوفرة من استعمال الارض •

أما بالنسبة للسلع المختلفة فان اتجاه المنحنى يختلف باختلاف الكمية وباختلاف قابلية السلع للنقل • وهذا يختلف عن حالة التركز في الاستعمال اذ يمكن قياس مدى التركز بمقدار كمية الآلات والايدي العاملة المستعملة بالنسبة لوحدة من الارض • أما ما نحن بصدده الآن فهو نفقة ايصال ما تنتجه وحدة من الارض الى السوق • فبعض أنواع الاستعمالات المركزة كمناجم الماس مثلا تنتج سلعا صغيرة الحجم سهلة النقل • بينما نجد استعمالات أخرى غير مركزة ـ كالمكان المخصص لوقوف السيارات في المدن ـ تضطر لأن تكون قريبة جدا من السوق •

وبغض النظر عن حالة التركيز النسبي في استعمال الارض فان العمليات التي تنتج كميات أكبر بالنسبة للدونم الواحد تواجه منحنيات ايجار كبيرة الانحدار (Steep) خاصة اذا كانت نفقات نقل هذا الانتاج مرتفعة • والسبب في ذلك هو أن كل زيادة في الايجار تضيف نسبة أكبر

الى مصاريف النقل وهذا بدوره يؤدي الى انخفاض الايجار .

وتتمثل هذه الحالة بدرجة قصوى في العمليات التي تنتج خدمات شخصية مباشرة كعملية تنظيف الاحذية مثلا . فاختيار موقع ما لتنظيف الاحذية قد يتطلب ايجارا مرتفعا اذا كان واقعا على شارع يكثر فيه عدد المارة . بينما يصعب القيام بهذه العملية في موقع على شلوع فرعي قريب من المكان الاول بسبب قلة عدد المارة ولذا فلا يمكن دفع ايجار أصلا لهذا المكان . وبمعنى آخر فان منحنى الايجار هنا منحدر الى درجة يبدو فيها عموديا . وعلى النقيض من ذلك فقد نجد أن استعمالا معينا للارض ينتج وحدات صغيرة يسهل نقلها كتربية الاغنام مثلا . اذ يمكن أن تتم هذه العملية وبشكل مربح على بعد عدة آلاف من الاميال عن أسواق اللحوم والصوف .

من الواضح أن منحنيات الحد الاعلى للايجار تعكس خواص مختلفة لاستعمالات مختلفة حتى ولو لم يكن لموقع ما صفات ذاتية خاصة تميزه عن غيره . كما أن بعض الاستعمالات تمكن المنتج من دفع ايجار أكبر مما يدفعه منافسوه اذا كان الموقع قريبا من السوق .

وكل ما قلناه حتى الآن ينطبق على مرحلة الحصول على المواد أي أن نفقات نقل هذه المواد هي عامل هام في اختيار المكان .

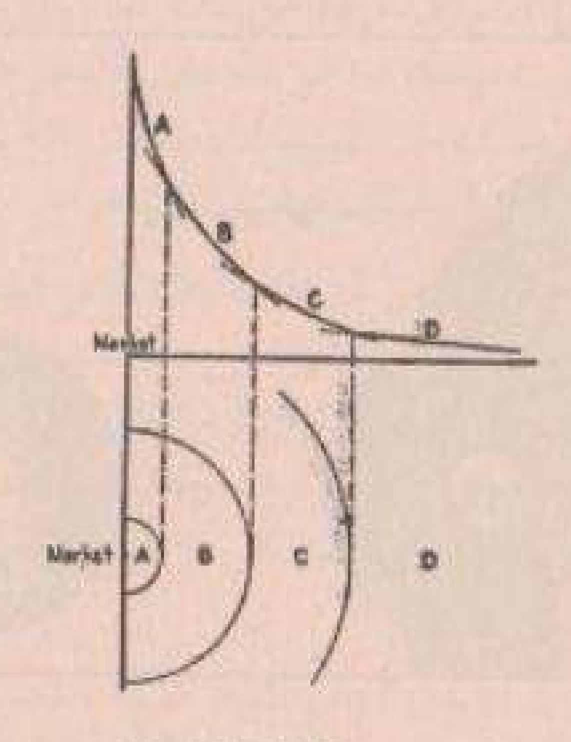
٤

الشكل (١) يبين كيف أن اتجاه منحنيات الايجار المختلفة لعدد من الاسواق تنتج تتابعا (Sequence) منتظما لاستعمال الارض . فالشكل يشير الى أربعة استعمالات مختلفة وفي كل استعمال يرتفع منحنى الايجار الى أعلى قمة بالقرب من السوق وهذا هو المكان المثالي بالنسبة لنفقات

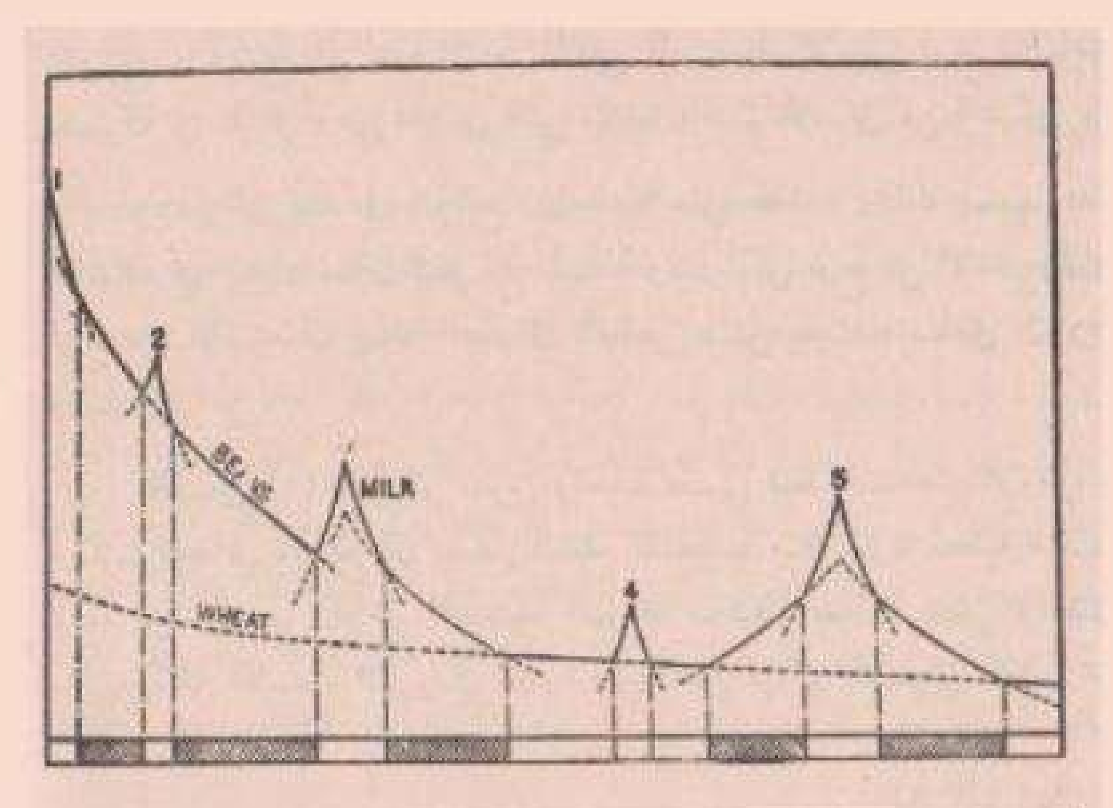
التوزيع • وينتج عن هذا النمط المثالي لاستعمال الارض أربع مناطق مشتركة في المركز وهي المناطق التي يمثلها القسم الاسفل من الشكل •

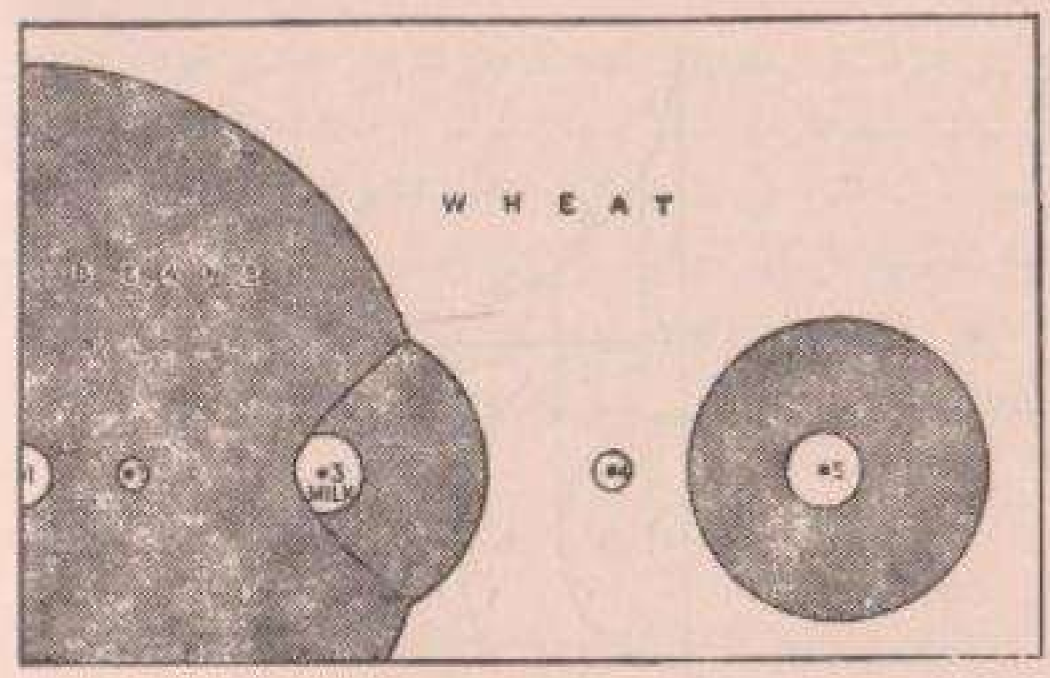
ويندر أن نجد في الواقع نمطا أنيقا مثل هذا • وذلك بسبب عدم الانتظام في ازدياد نفقات النقل مع المسافة ولان لكل نوع من الانتاج ولكل نوع من الاستعمال نمطه الجغرافي الخاص من حيث مناطق التزويد والتسويق •

فالشكل (١) يبين أثر سوق واحدة على نمط استعمال الارض • ولكننا نجد في الواقع أن لبعض السلع كالحليب مثلا سوقا محلية هامة بينما نجد للبعض الآخر كالحنطة أسواقا متعددة بعضها محلي وبعضها عالمي ولكن الاسعار تتقرر في عدد محدود من مراكز التسويق الهامة •



شكل « ١ »





شكل « ٢ »

والشكل (٢) يبين بوضوح هذه الحالة • وفيه نرى انالمنحنيات الأكثر أفقية تمثل السلع القابلة للانتقال بسهولة كما نرى أنها تتقاطع مع منحنيات أخرى أكثر انحدارا وهي المنحنياتالتي تمثل الاسواقالمحلية • أما النمط العام لاستعمال الارض فينطوي على وجود مناطق واسعة لتزويد السلع التي يسهل نقلها • ويتخلل هذه المناطق مراكز توزيع محددة المساحةللسلع التي هي أقل قابلية للنقل • ونجد أيضا مناطق أخرى لتزويد السلع التي يصعب نقلها • وهذا النمط المعقد نشاهده في الشكل (٢) •

٥

لم نبد كبير اهتمام حتى الآن بالتفاوت بين الصفات الذاتية للارض والتي من شأنها أن تؤثر على الحد الاعلى للايجار لانها تحـدد نفقات الانتاج في بعض الاحوال • فالمناطق ذات نفقات الانتاج المنخفضة تظهر بشكل مقبب (Humps) على منحنيات الايجار • أمـا المناطق ذات النفقات المرتفعة ـ كمناطق المستنقعات والمناطق الجبلية ـ فتظهر علـى شكل انخفاضات أو تقطعات في منحنيات الايجار •

فالظروف التي تخفض من نفقات الانتاج في استعمال معين قـد لا تكون نفسها مناسبة في استعمال آخر • فخصب الارض مثلا ليس ذي أهمية بالنسبة للموقع الصناعي • والأرض الصالحة لزراعة العنب مثلا قد لا تصلح لزراعة البصل • وهكذا فان منحنيات استعمال الارض تتخـذ اتجاهات متعددة ولكنها كلها تميل الى الارتفاع اذا مـا قربت من مراكز التسويق •

أما منحنيات الايجار لانتاج المواد القيمة ، فانها تتكون من خطوط قصيرة أو صواعد (Stalegmites) منعزلة • وفي مثل هذه الأحوال فان خواص المصدر نفسه هي أكثر أهمية من قربه الى السوق •

٦

لقد كان بحثنا حتى الآن بحثا مبسطا لمبادىء المنافسة على استعمال الارض . وقد أهملنا فيه عددا من النواحي العملية الهامة . فكل تغيير يحدث على طريقة الانتاج أو الاسواق أو أسعار النقـل تغير من مستوى الارباح الناتجة عن استعمال معين وبالتالي تؤدي الى ارتفاع أو انخفاض أو تغيير اتجاه منحنيات الايجار . أما التجاوب لهذه التغييرات فيأخذ وقتا طويلا ويحدث في الوقت نفسه شيئا من التشويه على النمط المكاني العام .

وتجدر الاشارة الى أن استعمال الارض استعمالا معينا قد لا يكون أفضل الاستعمالات الممكنة وذلك على الرغم من الضغط الذي تفرضه المنافسة . فقد يتمسك المنتج باستعمال غير مفضل لأن نطاق معرفته محدود ، أو لأنه قانع بدخله ، أو لان مستوى الايجار لا يتجاوب مع العوائد ، أو لان ذلك الاستعمال يدر دخلا كبيرا خلال فترة الامد القصير . كما أنه قد يستعمل الارض بشكل يضر بمصلحة من يجاورونه كتلويث مياه الانهار مثلا . كل هذه المسائل لا تقع ضمن نطاق هذا الفصل .

٧

لو نظرنا الى خارطة زراعية للولايات المتحدة لوجدنا الأثر الواضح للعوامل الثلاثة التي تم بحثها سابقا والمتعلقة بتنظيم العملية الزراعية من وجهة نظر مكانية . وهذه العوامل هي : نفقات التوزيع وخواص الموقع الذاتية كالتربة والمناخ ، والعوامل الاخرى التي تحـول دون استعمال موقع ما استعمالا أفضل . ففي الولايات المتحـدة حيث المسافة واسعة وحيث يختلف المناخ والتربة اختلافا كبيرا نجد أن الخواص الذاتية للارض هي العامل الرئيسي لتقرير نوع الاستعمال . فالمزروعات التي تحتاج الى

مكان حار كالقطن والارز والسكر هي في المناطق الجنوبية . وأما المناطق الواقعة بين الجبال وهي مناطق كثيرة الجفاف فتصلح لرعي الماشية . وترى عامل القرب من السوق يتمثل في المناطق الشمالية الشرقية وهي المناطق المكتظة بالسكان . ويتم في هذه المناطق انتاج السلع كبيرة الحجم وسريعة التلف كمستخرجات الالبان والفواكه وغيرها .

٨

يرتبط سعر البيع لموقع ما بمقدار ايجار ذلك الموقع . فلو فرضنا أن سعر الفائدة هو خمسة في المئة واذا كان لدى مستثمر ما مبلغا يساوي عشرة آلاف دولار فبامكانه شراء قطعة أرض ايجارها السنوي يعادل خمسمئة دولار . أما عملية تحويل الدخل السنوي الى رأس مال فهي عملية رياضية سهلة تتم بتقسيم الدخل السنوي على سعر الفائدة .

غير أنه يندر أن نجد سعرا واحدا للفائدة . ذلك لأن هذا السعر يعتمد عادة على امكانيات الاستثمار ومقدار المجازفة وغير ذلك . كما أن الدخل السنوي الذي يجري تقسيمه على سعر الفائدة هو عادة الدخل المرتقب (Expected) في المستقبل وليس الدخل الحقيقي . ولذا فان كان الدخل المرتقب أكبر من الدخل الحقيقي فان قيمة الارض تكون أكبر . والعكس صحيح .

واذا أخذنا كل ذلك بعين الاعتبار تبين لنا السبب في الاختلاف الكبير ما بين دخل الارض وسعر بيعها . ونذكر على سبيل المثال أن سعر بيع الارض يكون عادة مرتفعا بالنسبة لدخلها في المناطق المجاورة للمدن النامية . والسبب في ذلك له علاقة بالنشاط التجاري والصناعي اذ أن قرب الارض من المدينة يجعلها صالحة للاستعمالات السكنية والصناعية في المستقبل .

وكلما امتدت حدود البلديات كلما تناقصت فعالية الانتاج الزراعي بالقرب من هذه الحدود . واذا ما قام مزارع ببيع أرضه لتقسيمها الى وحدات صالحة لاستعمالات المدينة فان غيره من المزارعين يحاول تقليده في ذلك . أما سيكولوجية هذه الحالة فتشير الى أن أمل المزارع في البيع كبير الى الحد الذي يفقده كل رغبة في تحسين انتاج أرضه زراعيا .

موجـز الفصـل :

ان المنافسة على المواقع تؤدي الى توزيع استعمالات الارض بشكل يضمن لكل موقع الحصول على أكبر قدر من الايجار . وتتنافس الصناعة على المراكز القريبة من نقاط النقل . وفي هذه الحال تميل الصناعات الى التكتل حول الاسواق الرئيسية أو الفرعية . أما الموقع الفعلي لكل منشأة من هذه الصناعات فانه يتوقف على مدى قابلية السلع المنتجة على النقل. وفي بعض الحالات تكون نفقة النقل أقل أهمية من نفقات الانتاج بالنسبة لاستعمال معين . أما الاستعمالات الفعلية للارض فقد لا تكون أكثر الاستعمالات ربحا كما أنها قد لا تكون أفضل الاستعمالات بالنسبة للمجتمع باكمله .

٦

اسواق الايدي العاملة وأثرها على اختيار المكان

حاولنا أن نبين في الفصلين الاخيرين كيف أن نفقات الانتاج في الاماكن المختلفة تؤثر على حالة العرض بالنسبة للعوامل الانتاجية . وكما هو الحال بالنسبة للارض وبالنسبة للسلع الانتاجية فان العملية الانتاجية لا تتطلب في العادة قدرا معينا لا يتغير من الايدي العاملة . فباستطاعة المنشأة أن توفر من تشغيلها للايدي العاملة بزيادة النسبة في استعمال الآلات اذا كانت الاجور مرتفعة . وكغيرها من العوامل الانتاجية فان الايدي العاملة تتفاوت في مقدرتها الانتاجية من مكان الى آخر . وبامكان كفاءة الايدي العاملة أن تتحسن أو أن تسوء بالاستعمال أو بعدمه . والعامل يختلف عن الارض كعامل انتاجي بسبب قدرته على الانتقال وعلى التكاثر عن طريق التناسل . وهذان العاملان يؤثران على نفقات الأيدي العاملة . ونفقة الايدي العاملة هي عنصر مكاني هام لكثير من الصناعات .

١

يمكن القول ان الاماكن ذات الاجور المرتفعة لا تجذب بحكم الضرورة أعدادا كبيرة من الايدي العاملة كما أنها لا تسبب بذاتها تفور

وابتعاد أصحاب المنشآت عنها • فصاحب المنشأة يسعى الى تخفيض نفقات انتاجه وهذه تعتمد الى حد كبير على قدرة الايدي العاملة الانتاجية وعلى مدى المرونة في امكانية تشغيلها في استعمالات مختلفة • فليس مستغربا اذن أن نجد أن أفضل أنواع الايدي العاملة لمنتج مـا هي ذات الاجور العـالية •

اما من وجهة نظر العامل فان مستوى معيشته ومدى قدرته الشرائية التي يكتسبها سنويا هما عاملان يحظيان بجزء لا يستهان به من اهتمامه • وهذا يعني على وجه التحديد أن العامل يهتم بمستوى الأجـر وبمستوى المعيشة وبثبات حالة العمل وبصلاحية الأحوال العملية والمعيشية وبامكانيات التقدم في العمل وفي الكسب •

يبدو ان هناك ثلاثة أنواع من الاماكن قد تكون حالة عرض الايدي العاملة فيها سببا في تخفيض نفقات الانتاج •

أ ـ الأماكن المرغوب فيها من وجهة نظر المستهلك بسبب رخص الاسعار فيها أو حسـن مناخها أو توفر الوسط الثقافي والاجتماعي الملائم فيها • وقد يبدي بعض الناس ميلا للانتقال الى هذه الاماكن والعمل فيها بأجور نقدية تقل عما هي عليه في أماكن أخرى •

ب ـ الاماكن التي تنوء تحت عبء الضغط السكاني بحيث يقـل معدل ازدياد عدد الوظائف الجديدة على معدل ازدياد السكان • وهنـا يضطر الناس الى العمل بأجر حقيقي (Real) أقل مما هو عليه في أماكن أخرى •

ج ـ الاماكن التي تؤدي طبيعة العمل فيها الى نمو طبقة عاملة ذات قدرة انتاجية عالية وقابلية للتكيف • ولهذه الاماكن جاذبية خاصة لبعض أصحاب المنشآت •

وقابلية الايدي العاملة على الانتقال هـي من العوامل الهامة التي تؤدي الى تطور هذه الانواع الثلاثة من الاماكن • وهي أماكن تكون فيها نفقة الأيدي العاملة منخفضة • وكلما زادت قابلية الانتقال كلما أدى نزوح السكان الى تعادل مستوى الاجور الحقيقية وكلما زادت أهميـة تفاوت الاجور النقدية خاصة في الاماكن من النوع الاول • أمـا في الاماكن من النوع الثاني فنجد الاجور منخفضة نسبيا بسبب عـدم قابلية الايـدي العاملة على الانتقال • أما فوائد الأماكن من النوع الثالث فترتكز علـى عدم قابلية الايدي العاملة على التجزؤ وهذا يزيد مـن فعاليتها الانتاجية ومن الوفورات المترتبة على استعمالها • وسنبحث الآن هـذه الانواع الثلاثة كلا على حدة وبالتفصيل •

٢

ان التركز الانتاجي في منطقة معينة يزيد مـن ايجار الارض ومـن أسعار السلع المنتجة بطريقة غير مركزة والتي يصعب نقلها • وينبع عـن هذا أن ترتفع نفقات المعيشة •

والعيش في الاماكن المزدحمة يعني ارتفاع الاجور ونفقات المعيشة • ويضطر المرء الى دفع أجور مرتفعة للسكن أو الى العيش فـي ضواحي المدينة وفي هذا مضيعة للوقت •

وأما أسعار المواد الغذائية فهي أيضا مرتفعة في هذه الاماكن المزدحمة خاصة بالنسبة للسلع سريعة التلف كالبيض والحليب واللحـوم والفواكه وغيرها • وذلك لأن انتاج هذه السلع يتم بعيدا عن مراكز ازدحام السكان وهذا يضيف الى نفقات النقل وبالتالي الى الاسعار •

وهكذا فان نفقات المعيشة تميـل الى الارتفاع في الاماكن التي لا تنتج سلعـا زراعية بكميات كافيـة بسبب ازدحـام الارض بالمنشآت وبالسكان •

واذا ما ارتفعت نفقات المعيشة ارتفعت الاجور أيضا وارتفعت بالتالي أسعار الخدمات التي تقدم للمستهلك •

٣

يتسبب الضغط السكاني عن عدم قدرة الأيدي العاملة على الانتقال وهذا يؤدي الى ازدياد الفائض من الايدي العاملة • ويقل تجاوب عرض الايدي العاملة مع الاختلافات الجغرافية لحالة الطلب لسببين • وهما أولا عدم استعداد العامل العاطل عن العمل على الانتقال خاصة اذا انخفضت مصادره النقدية وثانيا الزيادة الطبيعية في كمية العرض من الايدي العاملة بسبب الزيادة الطبيعية للسكان بطريق التناسل • وهذا يؤدي الى انخفاض مستوى الاجور كما قد يجذب الصناعات التي لا تحتاج الى مهارة عمالية تذكر الى مثل هذه الاماكن •

٤

هذا وقد تجد في بعض الاماكن أيد عاملة ذات كفاءة معينة تجذب اليها صناعات خاصة •

ومعروف أن تركز احدى الصناعات في مكان ما يؤدي الى ظهور طبقة عاملة ذات امكانية انتاجية عالية في تلك الصناعة • فلو أخذنا مركزا صناعيا للمطاط كأكرون (Akron) أو مركزا لصناعة المنسوجات كنيويورك لوجدنا أن هذين المركزين يستطيعان منافسة غيرهما في هاتين الصناعتين بسبب توفر أيد عاملة فيهما على جانب كبير من الكفاءة والتدريب • وهذا بالتالي يزيد من تركز الصناعة • وينطبق هذا الحال بوجه خاص على المنشآت التي تتطلب أيد عاملة كبيرة الكفاءة لانتاج سلع غير صناعية كسلع « التسوق » مثلا (Shopping Goods) •

ولا شك في أن الايدي العاملة ذات الميزات العالية تستطيع الانتقال من مكان جغرافي الى آخر ان هي أرادت ذلك . غير أن طبيعة الطبقة العاملة في مكان ما هي أكثر أهمية في هذا الصدد .

واحدى صفات الطبقة العاملة المحلية التي تؤثر على نفقات الانتاج هي عدد أفراد هذه الطبقة في مكان ما . فمبدأ « تجميع الاحتياطي » الذي أشرنا اليه في فصل سابق ينطبق على سوق الايدي العاملة . فلو أخذنا منتجا للاحذية في شيكاغو مثلا فان باستطاعته استحضار المزيد من الايدي العاملة الماهرة الى مكان عمله دون أي جهد كبير بينما لا يستطيع ذلك منتج آخر في بلد يفتقر الى نوعية هذه الايدي العاملة الماهرة . وبمعنى آخر فان السوق المحلية للايدي العاملة ذات الكفاآت المعينة هي اكبر حجما في الاماكن التي تتركز فيها الصناعات الخاصة منها في أماكن أخرى . وهذا بغض النظر عن حجم سوق الايدي العاملة بكاملها وعن اختلاف المهن . وهكذا نرى أن صناعة كصناعة الحلوى التي لا تتطلب أن يكون كل عمالها حاصلين على تدريب مهني خاص سابق تتجه نحو سوق الايدي العاملة لتشغيل من تحتاج اليهم . ويجدر بالذكر هنا أن فصلية (Seasonality) هذه الصناعة تضيف من اعتمادها على احتياطي كبير من الايدي العاملة في السوق .

يبدو مما سبق أن التركز الانتاجي في مكان ما يضفي شيئا من المرونة في التجاوب ما بين احتياجات المنشأة وأسواق الأيدي العاملة .

ولا يخلو الامر من صعوبات . فوجود كتلة كبيرة من العمال ذوي الكفاآت العالية الخاصة في مكان ما ووجود منشآت تتطلب تشغيل مثل هذه الكفاآت قد ينطوي على صعوبات جمة . فصناعة الملابس والمنسوجات مثلا هي صناعة فصلية وغير ثابتة وتتكون عادة من منشآت صغيرة الحجم كثيرة التنافس وضعيفة ماديا . وهذه العوامل تعطي العمال قوة كبيرة

للمساومة مع أصحاب العمل على الاجور وعلى شروط العمل مما يؤدي الى زيادة هذه الاجور بمعدلات تفوق ما يحدث في المراكز الصناعية الاخرى • وينتج عن هذا أيضا اللجوء الى عقد اتفاقات بين أصحاب العمل والعمال أو قيام عادات أو سن تشريعات قانونية تحد من حرية الطرفين وتزيد من حدوث توقف العمل بسبب كثرة المنازعات بينهما • ومن شأن هذين العاملين وهما الحد من الحرية وكثرة المنازعات أن يزيدا من النفقات السايرة للمنشأة وأن يقللا من درجة المرونة في سوق الايدي العاملة مما يؤدي الى زيادة نفقات الانتاج • ويكون رد الفعل لهذا اما بقيام المنشأة على احلال الآلات مكان الايدي العاملة أو بالانتقال الى مكان آخر • والحل الاول ليس سهلا لانه يتعرض لمقاومة شديدة من العمال ذوي الكفاآت الخاصة • بينما تلجأ الى الحل الثاني المنشآت التي لا تحتاج عمليتها الانتاجية الى مهارة عمالية تذكر •

موجز الفصل :

ان نفقات الايدي العاملة هي عامل مكاني هام لعدد من الصناعات ، وهي تختلف باختلاف الاماكن • فقد يرضى العمال باجور منخفضة لكي يستطيعوا الاقامة في أماكن رخيصة نسبيا • كما أنهم قد يقبلون أجورا منخفضة اذا تزايد الضغط السكاني وصعبت الهجرة وتناقصت في الوقت نفسه امكانيات ايجاد عمل • وقد تكون نفقة الايدي العاملة منخفضة بالنسبة لوحدة من الانتاج – رغم ارتفاع الاجور – اذا تم استعمال الايدي العاملة ذات المقدرة العالية في الانتاج • أما ازدياد قوة المساومة على الاجور وشروط العمل في يد العمال المهرة والمتخصصين فقد شجع عددا من الصناعات على محاولة تغيير مكانها أو تغيير طريقتها الانتاجية بحيث تتوافق مع الاحوال العمالية في هذه الاماكن •

٧

الاسس الاقتصادية للتكتل الصناعي

سنحاول في هذا الفصل ربط النتائج الهامة التي توصلنا اليها في الفصول الماضية لكي نفهم مميزات النمط (Pattern) الصناعي العام.

فقد تبين لنا من تحليل نفقات النقل أن المراحل الاولى للانتاج تختار مكانها غالبا بالقرب من مصدر المواد بينما تختار المراحل الاخيرة للانتاج مكانها بالقرب من السوق . وتبين لنا أيضا أن نقاط التقاطع على طرق النقل الهامة هي أيضا أماكن اقتصادية مناسبة .

وتبين لنا من تحليل ايجار الارض كعامل مكاني أن اهمية نفقة الارض هي في تحديدها نوعية الاستعمال . فاذا كانت هناك عدة صناعات تتجه نحو سوق معينة فان مستوى الايجار يقرر نوع الصناعة التي ستختار مكانها في أقرب نقطة من تلك السوق كما يقرر أماكن الصناعات الاخرى بالنسبة لبعدها عن هذه السوق .

وقد تبين لنا أيضا من تحليل نفقات الأيدي العاملة أن هناك فوائد لاختيار مكان الانتاج في المدن الكبيرة . كما تبين لنا أن هذه الفوائد قد تتناقص بسبب انخفاض الاجور في المناطق الاخرى حيث يكون الفائض السكاني كبيرا أو بسبب التقاليد المتبعة في أسواق الايدي العاملة في المدن

الكبيرة والتي تحد من مرونتها في التجاوب مع متطلبات الصناعة .

غير أننا لم نحاول في تلك الفصول الاشارة الى مدى التداخل بين التكتلات المكانية . وقد يتبادر الى الذهن أنه بسبب اختلاف الاسباب في اختيار ما فان الاماكن الانتاجية يجب أن تساوي عدد الصناعات .

وليس هذا صحيحا بحكم الضرورة . فهنالك حالات خاصة تتوافق فيها رغبات الصناعات المختلفة بالنسبة لمكان ما مما يؤدي الى انخفاض عدد الاماكن الاقتصادية والى قيام أوساط اقتصادية مختلفة في أماكن ذات مزايا داخلية وخارجية محددة التفاصيل .

١

لعل أبسط الاحوال التي تؤدي الى مثل هذا الترابط بين الصناعات هو أن تكون بينها علاقات نقلية وثيقة . فاذا وجدنا مثلا أن الصناعة المزودة (Selling) تميل الى الاقتراب من السوق وأن الصناعة المستوردة (Buying) تميل الى الاقتراب من مصدر المواد فمن الطبيعي أن تكون هاتين الصناعتين في مكان واحد . وفي بعض الحالات يمكن اعتبار هاتين الصناعتين ــ من وجهة مكانية ــ بأنهما صناعةواحدة. فمثلا الوفورات الاقتصادية المكملة (Economies of Integration) ما بين أتون الصهر وأتون الفولاذ هي كبيرة جدا . فالعمليتان تحتاجان الى مقادير كبيرة من الحرارة . ولذا فيمكن التوفير في استعمال الفحم اذا نقل الحديد ــ وهو سلعة متوسطة ــ وهو في حالة الانصهار . وبالاضافة الى ذلك فان الاستفادة من الغازات ــ وهي محصول ثانوي ــ الناتجة عن عملية التفحيم واستعمال حديد الخردة في الأتون يضيفان الى الوفورات الاقتصادية المكملة لان ذلك يجلب الى المكان عمليتين جديدتين وهما أفران التفحيم وعملية الترقيق . وهكذا فاننا نجد في مكان واحد

أربع مراحل انتاجية تعتبر مراحل مختلفة من وجهة نظر تكنولوجية وهي مرحلة التفحيم ، والصهر وصناعة الفولاذ والترقيق • وهذه كلها تعتبر صناعة واحدة من وجهة نظر مكانية •

وهناك سبب آخر للترابط الصناعي • وهو أن تستعمل الصناعات نوعا واحدا من السلع أو أن تنتج سلعا متكاملة (Complementary) فالصناعات المنتجة لقطع السيارات مثلا هي عادة بالقرب من المراكز الرئيسية لانتاج السيارات • وصناعة الغراء ودبغ الجلود ــ وهي تستعمل سلعا ثانوية لصناعة تعليب اللحوم ــ تختار مكانها بالقرب من صناعة التعليب •

٢

وينتج الترابط الصناعي أيضا عن وجود حالة تكامل في استعمال العوامل المنتجة وخاصة الايدي العاملة • وكنا قد ذكرنا سابقا ان حالة العرض في أسواق الايدي العاملة تتكون من فئات تصلح كل منها لنوع معين من العمل وأن هذا الاختلاف ينتج عن أسباب معينة منها المقدرة والجنس، والقوة والعمر • فاذا وجدنا أن صناعة رئيسية في احدى المدن تستخدم نوعا معينا من الكفاءات فان ذلك يعني توفر فائض من الأيدي العاملة تصلح لانواع أخرى من العمل • وهناك أمثلة على ذلك • فعندما انتقلت صناعة نسج الحرير من نيويورك الى مراكز تعدين الفحم في ولاية بنسلفانيا وجدت أن هناك فائضا من الايدي العاملة معظمه يتكون من زوجات وبنات عمال المناجم • وقد لعب الفائض النائي من الايدي العاملة دورا هاما في تطور صناعة الاحذية والمنسوجات في منطقة نيو انجلاند الشمالية الشرقية من امريكا • فقد كان الرجال هناك يعملون في الزراعة وصيد السمك وصناعة الاخشاب وبناء السفن وما الى ذلك •

وحالات الترابط الصناعي التي ذكرناها حتى الآن هي حالات خاصة . وهناك أسس عامة للترابط ترتكز على وفورات التنظيم الفعلي وعلى دخل المستهلك .

٣

ان تكوين (Structure) نفقات النقل قد يقلل من الفوائد المكانية لمراكز التزويد أو التسويق . فعملية النقل تتم على طرق منظمة ونفقاتها تعتمد الى حد كبير على طبيعة الارض وعلى كثافة هذه الطرق . وبما أن الصناعات تتأثر بنفقات النقل فان هذا قد يؤدي بها الى اختيار اماكنها على طرق النقل الرئيسية .

وليس هذا كل ما في الأمر . اذ أن نفقة محطات النقل (Terminals) التي تنخفض بالنسبة للوحدة كلما زادت المسافة تعطي لهذه المحطات أفضلية مكانية على غيرها من النقاط المتوسطة . وفي الوقت نفسه فان نقاط تقاطع الطرق هي مراكز مكانية هامة للصناعات التي تتعامل بأنواع مختلفة من المواد أو مع أسواق مختلفة .

ولذا فليس غريبا أن يكون لعدد كبير من هذه النقاط أهمية مكانية خاصة كمراكز للتسوق أو للتوزيع وبالتالي كمراكز انتاجية تتجمع فيها أعداد كبيرة من المنشآت الصناعية والتجارية .

٤

يمكن القول ان الدافع للتكتل الاقتصادي بالقرب من نقاط تقاطع الطرق يرجع الى ما يمكن وصفه بالوفورات المترتبة على التركز في المدن (Economies Urban concentration) . وكما هو الحال بالنسبة لوفورات الحجم للوحدة الانتاجية نجد أن بإمكان المدن الكبيرة تقديم

وفورات كثيرة للمنشآت . فبالاضافة الى حسن خدمات النقل في المدن واتساع أسواق الايدي العاملة فيها نجد أيضا أن بامكان هذه المدن تقديم خدمات اضافية هامة كالبنوك ، وفرق اطفاء الحريق والبوليس للحراسة وما الى ذلك . كما نجد أن سعر الفائدة وتفقة التأمين على الممتلكات وأسعار الخدمات العامة هي أقل مما تكون عليه عادة في أماكن أخرى .

وتعتمد وفورات التكتل في المدن على نفس المبادىء التي ذكرناها سابقا عندما تعرضنا لبحث حجم المنشأة . فمبدأ التضاعف هنا يعني زيادة التخصص . وعلى سبيل المثال فاذا ما وجدت منشأة ما في مدينة صغيرة فانها تقوم نفسها بمعظم مراحل العملية الانتاجية . أما في أماكن التركز الصناعي فبامكان المنشأة أن تؤجر (Firm out) بعض مراحل العملية لمنشآت متخصصة وهذا بدوره يؤدي الى تخفيض النفقات . وأما مبدأ التجميع فيعني أن هذه العملية تتم في المدينة نفسها ولن تكون المنشأة في حاجة الى تجميع ما يلزمها . هذا وكنا قد تعرضنا سابقا الى الوفورات المترتبة على مبدأ التعامل بالجملة .

وامكانية الحصول على كل هذه الوفورات لا تعني أن تختار المنشآت مكانها في قلب المدينة . فالضواحي هي أيضا أماكن صالحة خاصة اذا كانت ضمن منطقة التزويد أو الهاتف، وسنتعرض لبحث هذه الناحية في فصل لاحق .

٥

المنشآت التي تنتج أو تتعامل بالسلع الاستهلاكية تحاول ايجاد مكان يسهل عليها مهمة التوزيع . وهذا يعني اقترابها من أسواق المستهلكين . أما تقدير المنشأة لكمية البيع في هذه الاسواق بصورة أولية فيتأثر بمجموع الدخل العام للسكان في تلك المنطقة .

هذا وتختلف الصناعات في مدى اقترابها من الاسواق ذلك لان النمط المكاني لصناعة ما هو عبارة عن حل وسط لجميع الاعتبارات المتنافرة أحيانا والتي تؤثر على اختيار المكان •

فاذا ما كانت العملية الانتاجية بسيطة وغير آلية كما هو الحال في مخازن البيع بالمفرق ، أمكن تقسيمها الى وحدات صغيرة تستخدم كل منها شخصا واحدا أو شخصين دون أن يؤثر ذلك كثيرا على نفقات الانتاج • واذا كانت كمية المشتريات قليلة وتكرارها يومي كالخبز مثلا لوجدنا أن المستهلك يشتري هذه السلع من أقرب مخزن اليه حتى ولو كان السعر أقل في مخزن آخر يبعد عنه • وهكذا فان هذه المنشآت تكون قريبة جدا من السوق ويمكن وصف النمط المكاني الناتج عن ذلك بأنه نمط لا مركزي (Decentralized) •

أما اذا كانت العملية الانتاجية آلية واذا كان بامكانها الاستفادة من وفورات الحجم كمصانع البيرة مثلا وجدنا أن النمط المكاني لمثل هذه العملية هو نمط مركزي (Centralized) • أي أن هذه العمليات تميل الى توحيد مركزها بالقرب من السوق وتميل الى بيع سلعها الى العميل المتوسط وليس للمستهلك رأسا •

فالنمط اللامركزي اذن يعني الاقتراب من السوق بحيث يقيم صاحب المنشأة فروعا في كل قرية أو في كل ضاحية • أما النمط المركزي فانه يعني عددا أقل من الفروع • فمحال البقالة ومحطات تعبئة البنزين والمطاعم والبارات ومتاجر الالبسة والاثاث هي من النوع الاول • أما صناعة نشر الصحف والمخابز ومصانع الثلج ومصانع تعبئة المشروبات غير الكحولية فهي من النوع الثاني •

٦

في كل وسط من الأوساط عدد من مناطق التعامل

التجاري (Trading areas) يساوي عدد الصناعات الموجودة فيه . غير أن حدود هذه المناطق ليست واضحة تماما لانها متداخلة .

وهنالك أسباب لهذا التداخل . فالمشتري الذي يزور مدينة ما للتسويق قلما يحصر اهتمامه بسلعة واحدة . فهو عادة يحمل معه قائمة بعدد من السلع التي يرغب في شرائها . وهكذا فان المدينة توفر له سوقا مناسبة لشراء كل ما يريد . فقد يشتري منها ألبسة أو غذاء للماشية كما أنه قد يزور أحد البنوك أو يشهد فيلما سينمائيا ، والمدينة أيضا توفر له سوقا مناسبة يبيع فيها كل ما يحمل من سلع .

هذا بالنسبة الى المدن . أما اذا كانت هناك مراكز على طرق النقل تتغير عندها نفقات النقل تغيرا ملموسا ، فان هذه المراكز تصبح حدودا لمناطق التعامل التجاري . فالحدود السياسية والحواجز الطبيعية بين مكان وآخر هي من هذا القبيل .

٧

ان مزايا النمط المكاني في المدن الكبيرة تظهر واضحة بسبب اختلاف متطلبات استعمال الارض بالنسبة لنفقات النقل والانتاج . وكنا قد بينا أن المدن تقام على نقاط التقاطع الهامة بين طرق النقل وأن نمو المدن يرجع للسبب ذاته . وللمدن مزاياها الجغرافية الداخلية التي تتأثر بعوامل الاتصال بين المنتج والمستهلك .

فالمدن اذن هي مراكز هامة يجري فيها قدر لا يستهان به من النشاط الاقتصادي . واذا ما تفحصنا النمط العام لهذا النشاط لوجدنا أن الصناعات الثقيلة وعمليات التخزين والبيع بالجملة تتركز في منطقة الشحن العامة في المدن . وهذه المنطقة تشمل الموانىء ومحطات السكك الحديدية . وليس ضروريا أن تكون هذه المنطقة في قلب المدينة بل قد تمتد على طول منطقة الشحن العامة .

وهكذا نجد أن قلب المدينة، حيث تسهل عملية النقل يجذب اليه استعمالات مركزة للارض ويكون الايجار مرتفعا بالقرب من امتداد وسائل النقل الهامة . ونجد هنا منطقة صناعية قليلة العرض مكونة من منشآت صغيرة الحجم وقديمة . وخارج هذه المنطقة نجد منطقة صناعية أخرى أكثر عرضا . وحالة الطلب على الارض هنا هي عادة أقل منها في المنطقة الاولى ولذا فالايجار هو أيضا أقل نسبيا . ونجد في هذه المنطقة المصانع والمخازن الكبيرة وتجارة الجملة .

أما المصانع والمخازن الصغيرة الحجم نسبيا فلا نجد ضرورة لاختيار مكانها بالقرب من مراكز النقل الهامة وذلك لأنه بامكان السيارة الناقلة خدمتها خدمة كاملة . ولذا فأمام مثل هذه المنشآت مجال أكبر لاختيار مكانها . ولكنها تتركز عادة في المناطق التجارية وفي المناطق السكنية القديمة .

ونجد أيضا أن لمحطات نقل الركاب أثرها الهام على أماكن الفنادق والمسارح والمتاجر الخاصة بالبيع للزائرين .

أما المنشآت التي تعتمد كليا على اتصالها بالسكان المحليين فتختار مكانها على طرق نقل الركاب في المدن ليسهل وصول أكبر عدد ممكن من السكان اليها خلال ساعات النهار كالبنوك والمكاتب. هذه المنشآت تشغل عادة المنطقة المعروفة «بالبلد» (Down Town) في المدن المتوسطة الحجم . أما في المدن الكبيرة فهي تنقسم الى مناطق تتخصص في نشاطات معينة كالمتاجر، أو المسارح ، أو المكاتب .

وتختار النشاطات الأقل تخصصا مكانها خارج منطقة السوق الرئيسية لكي تجذب اليها سكان قسم معين من المدينة . ولذا فاننا نجد خارج المنطقة التجارية منطقة أخرى كبيرة العرض يتخللها الكثير من المحال

التجارية والصناعية الصغيرة والمساكن . واذا ما سرنا في هذه المنطقة في اتجاه خارجي لوجدنا أن عدد المساكن يزداد بينما يقل عدد المحال التجارية حتى يصل الى منطقة سكنية كاملة .

يبدو واضحا مما سبق أن التكوين الرئيسي للمدن هو كما يلي :

أ ــ منطقة النشاطات الاقتصادية التي تختار مكانها بالقرب من وعلى طول مناطق النقل الهامة .

ب ــ منطقة قلب المدينة التي تجذب اليها عددا كبيرا من المنشآت بسبب سهولة وسائل النقل فيها .

ج ــ منطقة الصناعات الخفيفة ، والتجارة غير المتخصصة والمساكن تقع خارج منطقتي « أ » و « ب » .

د ــ محال بيع السلع الضرورية ، وصالونات الحلاقة ودور السينما والمطاعم ومحال التنظيف والكي ومراكز بيع الصحف تتوزع على مفارق الطرق العامة وعلى الشوارع التي يكثر فيها المارة .

ونلاحظ أن هذا التقسيم مبني على أساس نفقات النقل فقط . أما فيما يتعلق باختيار أماكن للسكن فان هذا الاختيار يتأثر بعامل اضافي له ارتباط كامل بالمزايا الذاتية لهذه الاماكن .

موجز الفصل :

يتوافق النمط المكاني للصناعات المختلفة في بعض الحالات بسبب وفورات النقل أو بسبب التكامل في استعمال العوامل الانتاجية . وتؤدي وفورات التركز في المدن الى زيادة هذا التوافق .

أما المتطلبات المختلفة لاستعمال الارض ومزاياها الذاتية فتؤثر على نمط التكوين الداخلي للمدن . فنجد أن الصناعة الثقيلة تتركز على طول

طرق النقل الهامة في المدن . كما تتركز بالقرب منها النشاطات التجارية المختلفة . أما المنشآت التي تخدم السكان مباشرة فتقع على خطوط النقل الداخلية . والاستعمالات السكنية تتأثر بقرب الموقع من مراكز العمل وبنفقات استعمال الارض .

القسم الثاني

التغيير المكاني والتجاوب مع متطلباته

٨

التغيير المكاني

بحثنا في الفصول السابقة كيف يختار كل من المنتج والمستهلك مكان نشاطه الاقتصادي وكيف أن هذا الاختيار يؤدي في النهاية الى نمط مكاني معقول . غير أن هنالك عوامل كثيرة تدعو الى التغيير الدائم وبالتالي الى ضرورة تجاوب النمط المكاني مع هذه التغيرات . ولذا فيصعب الوصول الى حالة من التوازن المكاني .

وسنعالج في هذا الفصل أربع نقاط عامة متعلقة بالأمر وهي أ ـ الانواع الرئيسية للتغيير المكاني . ب ـ كيفية انتقال المنشأة والصناعة . ج ـ أثر انتقال صناعة ما على صناعة أخرى . د ـ بعض الاتجاهات التوزيعية العامة للسكان وللصناعة في أميركا .

١

هنالك أربعة أسباب رئيسية للتقيد المكاني وهي أسباب فصلية (Seasonal) ودورية (Cyclical) وزمنية أو اتجاهية (Secular) أو تكوينية (Structural) .

الأسباب الفصلية : يميل كل من المنتج والمستهلك ، ضمن حدود

مقدرتها على الانتقال ، الى تغيير أماكنهم على أساس فصلي . فالمستهلك ذو القدرة المالية الكافية ينتقل الى المصايف والمشاتي ويتبعه في ذلك بعض المنتجين . وهناك آلاف من العائلات تتابع فصول الحصاد في أميركا للعمل . نجد أيضا أن تربية النحل في كاليفورنيا هي عملية فصلية لأن خلايا النحل تنقل عادة مسافات كبيرة لكي تكون قريبة من الزهور طوال السنة .

أما أثر التغيرات الفصلية على الاماكن فهو من الامور المعروفة والمتوقعة عادة . ولذا فان التجاوب مع المتطلبات الفصلية هو عادة من الأمور الروتينية .

الأسباب الدورية : هي أطول مدة وأقل توقعا للحدوث من التغيرات الفصلية . وهي تنتج عادة عن التقلب في معدل الاستثمارات العام مما يؤثر على مجموع الطلب لعوامل الانتاج وللسلع الاستهلاكية . وعندما ينخفض معدل الانتاج تزداد معدلات البطالة بين عوامل الانتاج مما قد يحفزها الى محاولة ايجاد أماكن جديدة تعمل فيها .

الأسباب الزمنية (الاتجاهية) : وهذه تتمثل في تغيير تدريجي في اتجاه معين يستمر فترة طويلة من الزمن كتكاثر السكان مثلا أو استنزاف مصدر من مصادر الثروة كالمناجم مثلا .

الأسباب التكوينية : وهذه تنتج عن التطورات التكنولوجية حيث يتغير الاتجاه العام لصناعة ما بصورة مفاجئة .

٢

عندما نشير في بحثنا الى « الصناعة » فاننا نشير عادة الى جميع العوامل الانتاجية المرتبطة بها . وعندما نتحدث عن انتقال الصناعة من مكان الى آخر فاننا لا نعني بحكم الضرورة أن هذه العوامل الانتاجية

تنتقل معها . ذلك أن الارض غير قابلة للانتقال . أما غيرها من العوامل فقد يسهل انتقالها أو يصعب . فعندما انتقلت معظم مصانع نسيج القطن من نيو انجلاند الى المناطق الجنوبية في أميركا انتقل معها قسم لا يستهان به من السلع الانتاجية . ولكن الصناعة استخدمت أيد عاملة من الجنوب. وهذا العامل بالذات هو الذي حدا بالصناعة الى الانتقال أصلا . وعلى العكس من ذلك فعندما انتقلت صناعة النسيج من الاراضي الواطئة وفرنسا الى انكلترا في القرنين السادس عشر والسابع عشر انتقلت معها الأيدي العاملة .

ويمكن أن يتغير النمط العام لصناعة ما دون حدوث تغير مكاني فعلي . فعندما نقصت زراعة الحرير في الصين وازدادت هذه الزراعة في اليابان تغير التوزيع الجغرافي لزراعة الحرير فقط . أما ما حدث بالفعل فهو أن بعض الايدي العاملة ورؤوس الاموال والاراضي التي كانت تعمل كلها في صناعة الحرير في الصين تحولت الى نشاطات أخرى بينما جرى عكس ذلك في اليابان .

فاذا تغير النمط المكاني لصناعة ما فقد يحدث أن تتأثر أيضا العوامل الانتاجية المرتبطة معها بشكل من الاشكال الثلاثة الآتية وهي : أن تنتقل العوامل مع الصناعة أو أن تغير نوع عملها أو أن تصبح عديمة الفائدة .

وهنالك استثناآت . فالارض وبعض أنواع السلع الانتاجية هي غير قابلة للانتقال ولذا فان انتقلت الصناعة وجب تحويل هذه العوامل الى استعمالات أخرى . وهناك عوامل انتاجية (كمناطق المناجم والآلات ذات النوعية الخاصة) لا فائدة منها مطلقا في عمليات انتاجية أخرى . فاذا ما انتقلت الصناعة وجب نقل هذه العوامل معها أو تركها في مكانها .

ولذا فان نوع ومدى التغيير المكاني للعامل الانتاجي يتأثر بعدد من العوامل الهامة منها قابليته للانتقال ، ومقدرته على التكيف في أماكن

جديدة وحالة مرونة العرض لهذه العوامل .

ومن ناحية عملية فان التغيير المكاني لصناعة ما هو رد فعل للفوارق الجغرافية ولمعدلات النمو لتلك الصناعة . وتختلف الصناعات كثيرا في استجابتها لهذه الفوارق . ففي الصناعات التي تكثر فروع منشآتها تتم عملية النقل بافتتاح أو اغلاق الفروع كلها أو بعضها . وصناعة الاحذية مثلا هي من أسهل الصناعات للانتقال الفعلي ذلك لانها تتطلب أيد عاملة ذات مهارة متوسطة القدر ولأنها لا تملك السلع الانتاجية بل تستخدمها مقابل أجر .

٣

أما أثر التغيير المكاني فلا ينحصر في صناعة واحدة بل يمتد الى غيرها من الصناعات بشكل قد يغير ملامح المنطقة باكملها . ولنبحث الآن الأثر الذي يتركه افتتاح منشأة صناعية كبيرة في مكان ما .

ان النشاط الانتاجي الجديد الذي يواكب افتتاح مثل هذه المنشأة ينعكس نفسه في ازدياد ملحوظ على حالات العرض والطلب . ذلك أن حالة الطلب للمواد والاراضي والايدي العاملة وخدمات النقل وغيرها تزداد . والى المدى الذي تضيف هذه المنشأة مبالغ كبيرة على دخل السكان فان هذا يزيد من حالة الطلب للسلع الاستهلاكية . أما انتاج المنشأة فيزيد من حالة العرض لسلع . وهذا يزيد من جاذبية المكان لعدد من المنشآت منها ما يمثل مرحلة سابقة أو لاحقة لمرحلة انتاج المنشأة الكبيرة المذكورة ومنها منشآت تميل في اتجاه الأسواق الاستهلاكية .

أما أثر كل ذلك على الصناعات المحلية الأصلية فهو صعب التحديد ، وقد يكون الاثر كبيرا اذا كانت الصناعة الجديدة تمتلك ما يعرف بالفعالية المكانية (Locational Leverage) . فاذا كانت تدفع معظم نفقاتها في السوق

المحلي واذا كانت تنتج سلعا يمكن استعمالها في الصناعة المحلية أصبحت فعاليتها المكانية كبيرة .

وقد أجريت دراسات كثيرة لقياس المضعف (Multiplier) الجغرافي للاثر الذي تتركه مثل هذه الصناعة . وقد حاولت هذه الدراسات تتبع ازدياد الدخل والاستهلاك المحلي الناتجين عن زيادة مبدئية في الصرف .

ويجدر القول هنا ان تتبع الدخل والصرف لمقياس المضعف الجغرافي لا يأخذ بعين الاعتبار كل نواحي الفعالية المكانية للمنشأة . فهي تهمل مثلا آثار الأسعار والنفقات . ومعروف أن قيام منشأة كبيرة في مكان جديد يؤدي الى زيادة أجور العمال وايجار الارض وأسعار المواد بينما يؤدي الى تخفيض أسعار السلع التي تنتجها تلك المنشأة . وهذا بدوره يؤثر على كل من الدخل وعلى مواقع الصناعات الاخرى .

٤

ولنلقي الآن نظرة تاريخية على التوزيع الجغرافي للسكان والصناعة في أميركا الى فترة ما بعد الحرب الثانية مباشرة . فقبل سنة ١٩٤٠ كان توزيع السكان يميل الى التساوي بين الأقاليم اذ كان معدل ازدياد السكان في المناطق المزدحمة أعلى مما كان عليه في المناطق الاخرى . وفي الوقت نفسه كانت الصناعة تتبع نموذجا توزيعيا مماثلا . أي أن توزيع الصناعة قبل سنة ١٩٤٠ كان يشير الى تناقص في الفروق الاقليمية .

وبعد سنة ١٩٤٠ شهدت البلاد توسعا في القدرة الصناعية لم يسبق له مثيل كما شهدت البلاد تنقلات سكانية مماثلة . وقد كان المجهود الحربي عاملا أساسيا للتوسع الصناعي . وقد أضاف هذا المجهود عاملا

جديدا للتكتل الصناعي في ثلاث مناطق هي مناطق الخليج في الجنوب الغربي وكاليفورنيا ووادي تينيسي • كما سبب قدرا لا يستهان به من النمو لعدد من المدن الكبيرة •

أما بالنسبة لاعادة توزيع السكان فتشير الاحصاآت الى أن أكثر من خمسة عشر مليون شخص قد غيروا أماكن اقامتهم خلال الفترة الواقعة ما بين سنة ١٩٤٢ و ١٩٤٥ • وكان معظم الانتقال الى المناطق الساحلية الغربية ومن الارياف الى المدن •

موجز الفصل :

للانتقال المكاني عدة أسباب • منها أسباب فصلية تتبع تغير الاحوال الجوية • ومنها أسباب دورية تنتج عن تقلبات في أحوال الاستثمار وتوزيع الدخل ومدى استعمال العوامل الانتاجية والاسعار • ومنها أسباب اتجاهية تتبع ازدياد السكان أو استنزاف مصادر الثروة بالاستعمال كما أن منها أسبابا تكوينية تتبع اكتشاف مصادر جديدة أو تطورات في التكنولوجيا •

ويتمثل انتقال الصناعات في الفوارق الجغرافية لمعدلات النمو ولكنه لا ينطوي على انتقال عوامل الانتاج نفسها بحكم الضرورة • أما عملية الانتقال فانها أسهل ما تكون عن طريق افتتاح واغلاق فروع المنشآت •

وانتقال صناعة ما قد يسبب انتقال غيرها بسبب عدد من الروابط الاقتصادية بينها • فالمراحل الصناعية السابقة واللاحقة تميل الى الانتقال مع الصناعة المعنية •

٩

اثر التطور التكنولوجي على المكان

رأينا في الفصل الماضي أن ثلاثة عوامل تنتج تغيرا تكوينيا أو اتجاهيا في النمط المكاني . وهذه العوامل هي التطور التكنولوجي وزيادة عدد السكان واكتشاف مصادر الثروة واستنزافها .

وسنبحث العامل الأول في هذا الفصل .

١

يتأثر التطور المكاني الى حد كبير بالتغييرات التي تحدث على نفقات النقل . فكل بدعة جديدة كحفر قناة أو بناء طريق تخفض من نفقات النقل وتؤثر على المكان بحيث يصبح بعضها عديم النفع بينما تنفتح في غيرها مجالات واسعة للاستثمار .

ونجد أن انخفاض نفقات النقل واكبه تحسن ملحوظ في الخدمات . واذا ما بقيت العوامل الاخرى ثابتة فان انخفاض نفقة النقل يعطي قدرا أكبر من الاهمية لنفقات الانتاج كعامل رئيسي في اختيار المكان .

ويمكن اعتبار نفقات النقل بأنها حلقة تربط ما بين انتاج السلع الاستهلاكية وبين أحوال الطلب في أسواق الاستهلاك كما أنها تربط بين

مراحل الانتاج الاولى وبين عملية التعدين . ولنفقة النقل في كلتا الحالتين أثر يميل بهما نحو اللامركزية لان أسواق الاستهلاك ومعظم مراكز التعدين متناثرة . ولنفقات النقل أثر في تشجيع الكفاية النسبية لأنها تحمي الصناعات المحلية من المنافسة الخارجية .

وهناك فوائد أخرى . فالصناعة التي توزع سلعها على عدد من الاسواق المتناثرة تجد أن انخفاض نفقات النقل يمكنها من توسيع منطقة تسويقها . وكذلك الحال بالنسبة للصناعة التي تجمع المواد اللازمة لها من مصادر متناثرة اذ يصبح بامكانها توسيع منطقة تزويدها . وفي هاتين الحالتين تستطيع الصناعة أن تركز عمليتها الانتاجية في وحدات أقل عددا وأكبر حجما وأكثر فعالية من ذي قبل . وهكذا تقل الكفاية النسبية للمناطق وتزداد التجارة على أساس التخصص في الانتاج .

٢

أما مستوى نفقات النقل فانه لا يتغير في جميع المناطق في وقت واحد . اذ أن كل وسيلة نقل تستعمل الطريق الأكثر ملاءمة لها . وتأسيس وسائل نقل جديدة يغير من نفقات النقل النسبية . ولهذا أثره على المكان الاقتصادي .

خدمات النقل بالسكك الحديدية وبالطرق المائية : ان نفقة المحطات لهاتين الوسيلتين مرتفعة . أما نفقة النقل المتواصل فهي منخفضة نسبيا . ولذا فان سعر نقل الطن الواحد للميل ينخفض مع المسافة .

وقد كان لهاتين الوسيلتين من النقل أثر كبير في تطور التخصص الاقليمي بسبب تمكنهما من نقل الاحجام الضخمة بأسعار منخفضة .

خدمات النقل بالسيارة : ترتفع نفقة النقل بازدياد المسافة . ولذا فان السيارة هي خير وسيلة نقل للمسافات القصيرة وبين عدد كبير من

المراكز . وقد كان للسيارة أثر كبير في تطور المدن وخاصة بالنسبة لتوزيع السكان والمنشآت داخل حدود المدن وفي ضواحيها .

النقل الجوي : ان السرعة في النقل هي من أهم فوائد هذه الوسيلة النقلية وقد يكون لهذا أثره المكاني . غير أن نفقات النقل الجوي مرتفعة كما أنها تتأثر بالاحوال الجوية .

ولا ينتظر أن تنافس الطائرة غيرها من وسائل النقل بسبب ارتفاع نفقتها . ومعظم ما تنقله الطائرة هو من السلع الثمينة والسلع التي يتطلب ايصالها الى مكان معين بسرعة . ولا شك في أن للطائرة أثر في زيادةسرعة تصنيع بعض المناطق خاصة البعيدة منها وذلك لسهولة نقــل الاشخاص والمواد الخفيفة اليها .

وكوسيلة لتحسين الاتصال الشخصي في المناطق النائية فان الطائرة تعمل على ايجاد حالة من التكامل ما بين المناطق المتأخرة والمناطق الأكثـر تقدما صناعيا . كما أنها تسهل مهمة الاشراف على الفروع فـي المناطق النائية ومهمة الاتصال بالمزودين وبالمستهلكين المقيمين في مناطق بعيـدة . ولذا فمن الطبيعي أن ينتج عن كل هذا اتساع ملحوظ في مساحـة مناطق التزويد والتسويق .

وسائل المواصلات : عملية النقل تشمل أكثر من مجرد عملية شحن البضائع . فالاتصال الشخصي هو عامل حيوي في العلاقات التجارية . ومثل هذا الاتصال يتم عن طريق الرسائل والهاتف واللاسلكي والتلفزيون. ولا شك في أن هذه الوسائل قد عملت على تنسيق العملية الاقتصادية العامة وعلى توحيد الذوق العام للسلع مما ساعد على امتـداد نطاق الصناعات وزيادة تخصصها .

٣

اذا تغيرت احتياجات الانتاج لنوعية الايـدي العاملة المستخدمة لأسباب تكنولوجية فان مـن طبيعة ذلك أن يؤثر علـى النمط المكاني للصناعات . وكنا قد ذكرنا سابقا أن الصناعة التي تحتاج الى أيـد عاملة متخصصة تميل الى التركز في الاماكن التي يتوفر فيهـا هذا النوع مـن الايدي العاملة . ومهما يكن نوع العملية الانتاجية فانها تصبح بعد فترة من الزمن وبسبب التطورات التكنولوجية والادارية ، عمليـة روتينيـة بسيطة تحتاج الى ايد عاملة قليلة التدريب . وهذا قد يؤدي الى انتقال الصناعة من مكانها وانتشارها في مناطق أخرى ويشجع على هذا ارتفاع الاجور في المكان الأصلي وصعوبة تجـاوب الطبقة العاملة مع متطلبات الصنـاعة .

ان التطور المكاني للصناعات يتم عادة على مراحل . فهناك مرحلة ابتدائية يتم خلالها التركيز ثم مرحلة أخـيرة وهي مرحـلة الانتشار أو التوزع . ويمكن تفسير هذا على اساس حالة العرض للايدي العاملة . فانسب مكان للصناعة الفتية هو المكان الذي تتوفر فيه الكفاءة العالية . ويتم خلال هذه المرحلة اتقان صنع السلعة وتوحيد قياساتها وتطبيق خير الطرق الانتاجية عليها .

ثم تتبع مرحلة « نضج » الصناعة ونضج مركـز انتاجها الرئيسي و « النضج » يعني هنا أن معدل النمو في حجم السوق قـد بدأ يتضاءل وأن كل ما له علاقة بتصميم السلعة قد تم تنفيذه وأن الآلات المتخصصة اللازمة قد تم تطويرها واستعمالها . وهنا تبدأ مرحلة الانتشار . وبمعنى آخر فانه عندما يتم التغلب على جميع الصعوبات الانتـاجية والتجارية لسلعة ما فانسوق هذه السلعة يصبح هدفا للمنافسة الخارجية . وقـد يحدث ، بسبب تطور التكنولوجيا ، أن يقل طلب المنشأة للايدي العاملة

ذات الكفاءة العالية مما يمكنها من افتتاح فروع لها في أماكن يكون أجر العمال فيها منخفضا .

أما هذا التوافق بين « نضج » الصناعة واتجاهها نحو اللامركزية فلا يعني ضرورة حدوث ذلك بسبب كثرة قيام الصناعات الجديدة التي تختار أماكنها في المراكز الصناعية الكبيرة . وهذه الصناعات تعتمد في مراحلها الاولى على وجود قدر كاف من الايدي العاملة وعلى رغبة الممولين في الاستثمار . وهكذا نجد أن المراكز الصناعية الكبيرة تشجع على قيام صناعات جديدة فيها . وبالاضافة الى ذلك فان ازدياد حصة الاجور من الدخل في مراكز الصناعات الرئيسية تشجع قيام صناعات جديدة منتجة للسلع الاستهلاكية .

٤

يؤدي التقدم التكنولوجي الى التقليل من أهمية اختيار المكان بالقرب من السوق أو بالقرب من مركز المواد . فاذا زاد الانتاج بالنسبة لوحدة من المواد مثلا فان هذا قد يؤدي الى تفضيل مكان بالقرب من السوق . ونجد في صناعة التفحيم مثلا ان استبدال الأفران التقليدية بأفران أخرى ذات محصول ثانوي قد أدى الى انتقال جزء كبير من صناعة الحديد من مراكز انتاج الفحم الى مراكز صناعة الصلب حيث يمكن استعمال الفحم والغاز معا (وهو محصوله الثانوي) .

أما الأثر المكاني لاستبدال مادة بأخرى فانه يعتمد على أهمية المادة الجديدة وعلى مكان مصدرها . فاستبدال لحاء الشجرة وغيره من المواد الزراعية بالمواد الكيماوية قد حرر صناعة دبغ الجلود من الاعتماد الكلي على قربها من الغابات ومكنتها من التركيز في أماكن جديدة قريبة من مصادر الجلود أو من الاسواق .

وهناك عامل مكاني آخر . فالانتاج بالحجم الكبير يتطلب الحصول على المواد بكميات كبيرة . فالفحم الخشبي مثلا يعتبر مادة مناسبة لصناعة الحديد على نطاق ضيق . أما اذا اتسع نطاق هـذه الصناعة واستعملت فيها أفران الصهر الكبيرة فان ذلك يستنفد مصدر الاخشاب خلال فترة قصيرة .

وثمة عامل مكاني آخر ينتج عن أثر الزيادة السريعة في استعمال مصادر الطاقة غير البشرية في العملية الانتاجية . وقد يبدو ان هـذا يزيد من الاهمية المكانية لمصادر الطاقة وهذا ليس صحيحا في كل الحالات كما سنبين فيما يلي .

٥

ان الاساليب الجديدة في استعمال ونقل الطاقة تؤثر على المكان الصناعي . فنفقة الطاقة هي في انخفاض مستمر كما أن نقلها من مكان الى آخر يصبح أسهل مع مرور الزمن .

ومع أن استعمال الطاقة قد زاد الى حد كبير فان مراكز انتاج هـذه الطاقة لم تجذب اليها أعدادا كبيرة من المنشآت .

فالدولاب المائي كان من أول مصادر انتاج الطاقة غير البشرية وقد جذب اليه أعدادا كبيرة من الصناعات . والآلة البخارية كانت وسيلة لتحويل المحروقات الى طاقة ميكانيكية ولذا فقد كان ممكنا أن تقام هذه الآلات بالقرب من مصادر المحروقات . وبما أن نقل المواد المولدة للطاقة كان ممكنا أصبح أثرها المكاني ذا مرونة عالية . أما نفقات الطاقة فقد تمثلت بصورة رئيسية في نفقة نقل الفحم الحجري من مناجمه الى مكان الآلة . وقبل اكتشاف القاطرة الحديدية كانت وسائل النقل المائية هي أرخص الوسائل لنقل الفحم الحجري ولذا فقد تركزت معظم الصناعات

على طول هذه الطرق المائية وفي مناطق تعدين الفحم بالذات • وكان لاستعمال القاطرة الحديدية أثر كبير في تركيز الصناعة وفي امكانية انتقالها الى المدن خلال القرن التاسع عشر في كل من اميركا واوروبا •

وكان لتحويل الطاقة الآلية الى كهرباء أثر مكاني كبير • فنقل التيار الى مسافات كبيرة قد أضاف عاملا جديدا زاد من المرونة في اختيار المكان • وقد أعاد اكتشاف الكهرباء الى مصادر القوة المائية أهميتها كمراكز للصناعة • ذلك لأن الطاقة الكهربائية المولدة في هذه المراكز هي عادة منخفضة النفقة للمنشآت الصناعية المقامة بالقرب منها •

وفي الوقت نفسه فقد جرت تحسينات كبيرة على آلات احراق المواد المولدة للطاقة زادت من انتاجها • ففي سنة ١٩٠٢ استعمل ٦ $\frac{٤}{١٠}$ باوند من الفحم الحجري لتوليد طاقة كهربائية مساوية لكيلووات واحد • وقد انخفض ذلك الى ٣ $\frac{٤}{١٠}$ باوند في سنة ١٩٢٠ والى ١ $\frac{٣}{١٠}$ باوند في سنة ١٩٤٠ وهو أقل من ذلك كثيرا الآن • فاذا كان سعر الوقود منخفضا أصبح بالامكان توليد الطاقة بنفقة توازي نفقة انتاجها لدى مصادر القوى المائية • وليس هناك من شك في أن معدل انتاج الطاقة من الفحم والبترول سيزداد باستمرار مع تطور التكنولوجيا •

موجز الفصل :

لقد أثر التطور التكنولوجي على النمط المكاني لأنه خفض من نفقات النقل ومن متطلبات الأيدي العاملة ومن المواد اللازمة ونفقات الطاقة •

وقد أدى انخفاض نفقات النقل الى اتساع مناطق التسويق والتزويد مما ساعد على زيادة التركز الصناعي في كلتا المنطقتين • وكان لكل وسيلة من وسائل النقل أثرها الخاص على المكان •

كما نجد ان « النضج » التكنولوجي لصناعة ما يؤدي الى انخفاض المستوى الفني للايدي العاملة الذي تتطلبه الصناعة كما أنه قد يدفع بها في اتجاه لا مركزي .

واذا ما زاد الانتاج بالنسبة لوحدة من المواد فان الصناعة تميل الى الابتعاد عن مصدر المواد . وبالنسبة للانتاج بالحجم الكبير فان كمية المواد اللازمة واستمرار تزويدها للمنشأة هما عاملان رئيسيان بالنسبة لاختيار المكان .

أما انخفاض نفقة الطاقة وسهولة توزيعها فقد أدى الى تناقص التفاوت بين الاماكن بالنسبة لنفقة الحصول على الطاقة .

١٠

التجاوب المكاني والمناطق

ذات المشكلات المستعصية

لا نحاول في هذا الكتاب وصف العلاج لمشكلات عملية معينة كما أننا لا نحاول بحث مثل هذه المشكلات بأي تفصيل. غير أن هناك مشكلات هامة تنتج عن التغيير المكاني وتسبب صعوبات جمة ليس للصناعة فحسب بل وللمناطق التي يتم الانتقال منها واليها . واذا ما تعرضت منطقة ما لمثل هذه الحال فيمكننا وصفها بأنها منطقة ذات مشكلات مستعصية (Problem area) . وتنطبق الاحوال الثلاثة التالية على مثل هذه المناطق :

أ ـ المناطق المتخلفة (Backward) وهي المناطق التي لم تستطع مواكبة التقدم الاقتصادي .

ب ـ المناطق الجانحة (Stranded) وهي المناطق التي ترتفع فيها البطالة بسبب هجرة الصناعة عنها .

ج ـ المناطق المتأخرة والمنحلة (Blighted) في المدن .

وسنبحث في هذا الفصل أولا أثر التقدم الاقتصادي على المكان . وسنحاول الاشارة الى العوامل التي قد تعيق هذا التقدم بصورة مؤقتة

أو دائمة . ثم سندرس مشكلة تجاوب المناطق الصغيرة مع فقدان الصناعة منها . وسنبحث في القسم الاخير مشكلة الاحيـاء المتاخرة في المـدن . وسيكون هدفنا مجرد التشخيص وليس وصف العلاج لهذه المشاكل .

«أ»

فـي التقدم الاقتصـادي

١

يمكن قياس التقدم الاقتصادي بارتفاع مستوى استهلاك السلع والخدمات . ومعروف أن هناك تفاوتا في تقدم المناطق ينتج عنه عدد من المشكلات المكانية الهامة .

ففي المناطق البدائية تحول نفقات النقل المرتفعة دون قيام التخصص في الانتاج كما تحتم على كل منطقة أن تحاول كفاية نفسها بنفسها . ولذا فان أوجه النشاط الاقتصادي في هذه المناطق تنحصر علـى العمليـات البدائية كالصيد ورعي الماشية والزراعة في أبسط صورها .

ولكي يرتفع مستوى المعيشة في المنطقة يتحتم عليها أن تزيد مـن نطاق نشاطها التجاري . فالتجارة تمهد السبيل للمشاركة في جنـي ثمرات الانتاج المتخصص . ذلك لان التفاوت في وفرة الثروات الطبيعيـة بـين الاقاليم والاقطار يحفز بها الى التخصص في انتاج السلع التي يتوافر لها أكبر قدر من المزايا النسبية وهذا يؤدي الى تخفيض نفقات الانتاج . أي أن توسيع نطاق التجارة يتطلب تخفيض نفقات النقل وزيادة التخصص في الانتاج مما قد يتطلب تحويل المصادر الى استعمالات جديدة . ولكـي يستمر ارتفاع مستوى المعيشة يجب أن يزداد التركز في استعمال الارض .

ويمكن القول ان التقدم الاقتصادي للمناطق الكبيرة الحجم مرتبط أولا وآخرا بمدى تصنيعها . وهذا التعميم مقبول الى درجة كبيرة غير ان أسبابه ليست معروفة للجميع . وهذا ما سنبحثه فيما يلي .

٢

أهم الفوائد التي تجنيها المناطق الصناعية والتي لا تتوفر عادة للمناطق الزراعية ترتكز على ما يعرف بقانون انجلز (Engels' Law) الذي يقول : انه كلما ارتفع مستوى الدخل كلما زاد الانفاق على المواد الغذائية ولكن بنسبة أقل بكثير من نسبة ارتفاع مستوى الدخل . فالاثرياء يصرفون نسبة أكبر من دخلهم على الخدمات والسلع الاخرى مما يصرفون على السلع الزراعية . وبالنسبة للفقراء فان العكس هو صحيح .

وهذا يعني أن ارتفاع مستوى المعيشة في العالم لا يواكبه ازدياد مماثل في طلب المنتوجات الزراعية وان معدل الزيادة في طلب هذه السلع هو أقل من معدل الزيادة في طلب الخدمات والسلع الاخرى .

٣

وهناك عامل آخر يمنع من تقدم المناطق غير المصنعة . وهو يتعلق بكيفية تجاوب التطور السكاني مع المجتمع . فالمناطق الزراعية ذات الانتاج غير المركز تتعرض دائما للضغط السكاني وهذا يمنع التقدم كما قد يؤدي الى حالة من الركود الاقتصادي والفقر العام .

فقد ذكرنا سابقا أن نسبة تزايد السكان في الارياف تفوق نسبتها في المدن . واذا ما زاد معدل تكاثر السكان على معدل نمو الفرص الاقتصادية تولد ضغط سكاني يؤدي عادة الى النزوح . غير أن هذا النزوح لا يتم

على نطاق يؤدي الى تساوي مستويات المعيشة في المناطق المختلفة، وذكرنا أيضا ان انخفاض الدخل يؤدي الى زيادة معدلات الولادة ولذا فقد يزداد الضغط السكاني بشكل تجمعي (Cumulative) • وهناك عامل آخر يعرقل التقدم في المناطق ذات الضغط السكاني وهو عامل يتعلق بصفات السكان الذاتية • فانخفاض مستويات التعليم والصحة والتغذية لا تساعد في انتاج طبقة من الايدي العاملة ذات كفاية مرغوبة • حتى أن النزوح نفسه يضعف السكان اقتصاديا لأن معظم النازحين هم عادة من الرجال والنساء في سن العمل • وبين غير النازحين نسبة كبيرة من الاطفال والكهول وهذا يعني زيادة الضغط على كاهل العامل المنتج غير النازح •

وتجدر الاشارة الى أن الضغط السكاني في منطقة زراعية معينة قد يضعف قدرة القطاع الزراعي بأكمله على توليد دخل أكبر • فالأسعار النسبية للانتاج الزراعي والصناعي وأسعار الاستبدال بين الدول الصناعية والدول غير الصناعية كل هذا يعكس بوضوح ضعف قوة العامل في خارج نطاق الصناعة على المساومة وصعوبة انتقاله من عمل زراعي الى عمل صناعي •

٤

ورغم أن التصنيع يفتح آفاقا جديدة الا أنه ليس سهل التحقيق • فاختيار المكان الصناعي يعتمد على تسهيلات النقل لجلب المواد اللازمة • وهذا العامل ليس كبير الاهمية بالنسبة للزراعة •

والمتطلبات المالية للصناعة هي أكبر من متطلبات الزراعة اليها • وهي أيضا تتطلب مهارة في الايدي العاملة لا تتطلبها الزراعة •

وعلى الرغم من الاختلاف الكبير في مصادر وأوضاع المناطق المختلفة فان التصنيع يتم على مراحل معينة يمكن تحديدها بسهولة • أما العقبات

التي تعترض سبيل الانتقال من مجتمع زراعي الى مجتمع صناعي فهي كثيرة كما أنها تحدد نوع الصناعة الممكن اقامتها أولا في هذه المناطق • أما المناطق التي هي في سبيل التصنيع فتفتقر عادة الى رأس المـال والى السلع الانتاجية والى الايدي العاملة ذات الكفاءة والى وسائل النقل والمواصلات • بينما يكون سكانها أكثر فقرا وأقل ثقافة من سكان المناطق الصناعية •

٥

ان صناعة الاطعمة والخشب وتحضير خيطان النسيج هي عمليات صناعية ترتكز على الانتاج الزراعي وعلى وجود الأحراش • وهي عمليات تزود السكان بحاجاتهم الاساسية من المأكل والملبس والمأوى كمـا أن الانواع البسيطة منها لا تحتاج الى مهارة عالية تذكر • ولذا فان هـذه العمليات هي أولى مراحل التصنيع •

وقيام هذه العمليات الأولية في منطقة ما لا تخفف عادة من الضغط السكاني على الارض التي تستعمل عـادة استعمالا غير مركز • غير أنها تزيد من قابلية السلع على الانتقال وتزيد من أهميتها في التبادل التجاري الخارجي • أما زيادة قدرة منطقة ما على الانتاج بشكل يمكنها من مواجهة متطلبات الزيادة السكانية فهي تتوقف على عاملين رئيسيين :

آ ــ أن تتخذ صناعة ما هذه المنطقة مصدرا رئيسيا لتزويدها بالمواد اللازمة •

ب ــ أن تقوم المنطقة نفسها بتصنيع مواد مستوردة اليها وباستعمال طريقة انتاجية منخفضة النفقات نسبيا •

ولذا فان المصادر المعدنية ومصادر الطاقة تصبح ذات أهمية فعالة في اعالة السكان على مستوى عال •

أما المرحلة الثانية من التصنيع فتنطوي على استعمال هذه المصادر، كصناعات الصهر والتكرير والزجاج وغيرها . واذا ما توفرت مصادر الطاقة فهناك مجال لاقامة أنواع أخرى من الصناعات التي تتطلب استعمال طاقة منخفضة النفقات كصناعة تكرير المعادن .

٦

أما بالنسبة للصناعات القائمة في مكان ما والتي تستورد موادها من مناطق أخرى فان الأساس الوحيد لاقامتها في ذلك المكان هو التفاوت في نفقات الانتاج . ذلك أن للمناطق غير الصناعية التي تتوفر فيها أيد عاملة ذات أجور منخفضة فوائد انتاجية جمة . فهي تجذب اليها الصناعات التي تتطلب أيد عاملة قليلة الكفاءة خاصة اذا كانت نفقات النقل فيها للمسافات البعيدة قليلة بالنسبة لنفقات الانتاج . وتبدأ العملية الانتاجية عادة بانتاج أبسط الانواع وأقلها سعرا ثم يتدرج الانتاج في الجودة والتنوع مع ازدياد خبرة الايدي العاملة وكفاءتها . أما الاماكن الاصلية التي كانت تزود الاسواق بهذه السلع فانها تميل الى التخصص في انتاج الانواع الجيدة وهكذا تستطيع التغلب على منافسة رخص الايدي العاملة في الاماكن الصناعية الجديدة .

٧

وهناك مرحلة ثالثة . فكلما زاد الدخل كلما زادت نسبة المصروفات على مختلف أنواع الخدمات . وهذه هي نشاطات القطاع الثالث (Tertiary) . واذا نظرنا الى الدول الصناعية وجدنا أن نسبة الاشخاص الذين يعملون في القطاع الثالث (الخدمات) في ازدياد بينما نجد أن نسبتهم في القطاع الثاني (الصناعة) آخذة في التناقص .

أما أوجه النشاط في القطاع الثالث فلا تتبع أسلوبا متناسقا من حيث اختيار المكان • ومع انها تكون عادة بالقرب من المستهلك الا أن بعضها يميل الى اجتذاب المستهلك اليها كالمسرح في نيويورك والجامعات مثلا • أما خدمات النقل فهي بحكم طبيعتها خدمات متنقلة • وبالنسبة لخدمات التأمين والاستشارات المالية فانها قد تتم بالاتصالات البريدية والهاتفية •

« ب »

المنـاطق الجـانحة

٨

أشرنا فيما تقدم الى بعض الصعوبات التي تعترض طـريق التقـدم الاقتصادي • أما اذا انخفض مستوى الكفاءة الانتاجية في منطقة ما فان هذا قد يؤدي الى مشكلات يستعصي حلها • فاذا ما تعرضت منطقة ما الى تدهور سريع في مقدرتها الانتاجية وفي الفرص الاقتصادية المتوفرة لها أصبحت هذه المنطقة منطقة جانحة •

واستنزاف مصادر الثروة هو من أهم أسباب الجنوح • أما استنزاف المصادر فهو على نوعين • نوع يمكن منع وقوعه كانحلال التربة وتناقص عدد الاشجار في الغابات ونوع آخر لا يمكن منع وقوعه كاستنزاف مناجم الفحم ، وآبار الزيت والغاز وغيرها من المعادن •

وقد يحدث الجنوح أيضا اذا ما انخفضت حالة الطلب على محصولات منطقة ما اما بسبب انخفاض مستوى الاجور فيها أو فرض قيود تجـارية جديدة أو ازدياد حدة المنافسة بين منتجين لسلعة واحدة • وهكـذا فان الصعوبات التي واجهتها مناجم النحاس في ولاية ميشيجان تسببت عـن استنزاف المورد أولا وعن منافسة مناجم النحاس في غرب الولايات المتحدة

وفي الكونغو . وارتفاع البطالة في مناطق الفحم في ولاية بنسلفانيا يعود الى سببين أولهما استنزاف المصادر وثانيهما المنافسة الحادة التي يلقاها الفحم الحجري من المصادر الاخرى لتوليد الطاقة .

٩

ومهما كان السبب فان المنطقة التي ينخفض مستوى الدخل فيها تصبح في حاجة الى مساعدة . وكنا قد ذكرنا أن عوامل الانتاج تسهم في انتقال الصناعة اما بالانتقال الفعلي أو بالتحول الى استعمالات جديدة أو بالانفصال الكامل .

ويندر أن تتمكن الصناعات في مثل هذه المناطق من تحسين كفاءتها الانتاجية الا في ظروف خاصة . فالمنشأة التي تهدد باغلاق أبوابها مثلا بسبب معارضة نقابات العمال الشديدة لاستخدام الآلات البديلة قد تتمكن من البقاء في مكانها اذا حصلت على موافقة النقابات لاجراء مثل هذا التغيير . وقد حدث هذا فعلا لمصانع النسيج في منطقة نيو انجلاند ما بين سنة ١٩٢٠ وسنة ١٩٣٠ وهكذا تمكنت من البقاء في مكانها . غير أن مثل هذه الاجراآت هي اجراآت مؤقتة في العادة .

وهناك سبيل آخر وهو تحويل استعمالات عوامل الانتاج الى أوجه نشاط جديدة . ونذكر على سبيل المثال ما حدث في مدينة مانشستر في ولاية نيوهامشير . فقد اضطرت احدى منشآت النسيج التي كانت تستخدم حوالي ١٨ الف عامل الى انهاء عملياتها في المدينة . فما كان من زعماء مانشستر الا أن جمعوا أموالا كافية لشراء ممتلكات الشركة وأقاموا مكانها في سنة ١٩٤٦ حوالي ١٠٢ منشأة مختلفة تمكنت من استخدام ما بين ١٢ ـ ١٣ الف عامل . وهذا الحل هو أيضا نادر الوقوع . ذلك لأن الاحوال العامة في المناطق الجانحة تجعل اللجوء الى هذين الحلين

من الامور الصعبة ، لان الجو العام يصبح غير ملائم لاستعادة نشاط المنطقة بسرعة .

ويصبح الحال أكثر تعقيدا فيما لو انتقلت منشأة كبيرة من منطقة جانحة ، لان ذلك يقلل من كمية الضرائب التي تستوفيها السلطات المحلية، واستمرار تقديم الخدمات العامة في المنطقة يتطلب زيادة الضرائب وهذا بدوره يقلل من جاذبية المنطقة للصناعات الجديدة . وهناك صعوبة أخرى تنشأ عن هجرة السكان الذين هم عادة في سن العمل تاركين وراءهم الكواهل والاطفال .

وبسبب هذه الصعوبات فان تخفيض مستوى أجور العوامل الانتاجية قد يكون أفضل الحلول .

« ج »

المناطق المتاخرة والمنحلة في المدن

١٠

بحثنا في فصل سابق التكوين الأساسي للمدن ومدى اعتماد ذلك على وسائل النقل فيها . ونبحث الآن المشكلات المتعلقة باعادة تنظيم هذا التكوين الذي يتسبب عادة عن نموها وعن التغيرات التي تحدث على وسائل النقل فيها .

من المعروف أن معدلات تزايد السكان في المدن تفوق معدلات الزيادة في الارياف . ففي الولايات المتحدة مثلا كانت نسبة سكان المدن لا تتجاوز خمسة في المئة من المجموع في سنة ١٧٩٠ . وازدادت هذه النسبة

كما يلي : ٢٨ في المئة سنة ١٨٨٠ ، ٥٦ في المئة سنة ١٩٤٠ ، ٦٠ في المئة سنة ١٩٤٨ .

وتنج عن هذا النمو أن امتدت أطراف المدن الى الخارج . أما الاستعمالات المركزة للارض في قلب المدن فقد أدت الى توسع هذه المنطقة في اتجاه عامودي واتجاه أفقي . أما التوسع العامودي فتم عن طريق اقامة الأبنية العالية وتم التوسع الافقي عن طريق ضم المناطق المحيطة بقلب المدينة اليه . أما المنطقة المحيطة بقلب المدينة والتي يجري فيها التوسع الافقي فتعرف عادة بالمنطقة الانتقالية (Transition Zone) .

وتتركز مشكلة المدن في هذه المناطق بالذات . فقد تاخرت هذه المناطق بسبب انخفاض قيمة الأرض فيها واهمال ترميم أبنيتها وانحلال الاحوال الاجتماعية والسكنية فيها .

والسبب في كل ذلك يعود الى عملية النمو والتطور في المدن . ويمكن تفسير ذلك على النحو الآتي : كلما ازداد عدد الاشخاص الذين ينتقلون من والى قلب المدينة للقيام بأعمالهم كلما زادت أهمية المنطقة المحيطة بهذا القلب . فيزداد الطلب على الأرض لاستعمالات جديدة . وفي الوقت نفسه فان زيادة حركة المرور خلال هذه المنطقة للوصول الى قلب المدينة يقلل الرغبة في استعمالها لاغراض سكنية . ونزوح السكان عنها يفقدها ميزتها كمكان مناسب للمحال التجارية التي تبيع بالمفرق . وهذا بدوره يزيد من حالة العرض . فاذا ما تساوت حالة العرض بحالة الطلب بقيت الاسعار على مستواها . أما ما يحدث في الواقع فهو أن تزيد حالة العرض على حالة الطلب مما يسبب انخفاض أسعار الارض وبالتالي الى اهمالها .

١١

يمكن القول ان هنالك ثلاثة أسباب للتاخر في المدن . السبب الاول

هو توسع قلب المدينة في اتجاه عامودي • وقد شجع على ذلك كل من التحسين في آلية المصاعد الكهربائية وفي طريقة بناء ناطحات السحاب • واذا ما أصبح الاتساع في اتجاه عامودي ممكنا انخفضت حالة الطلب للارض المحيطة بقلب المدينة •

والسبب الثاني يتعلق بتناقص معدلات نمو المدن (وهناك استثناآت لذلك) تجاوبا مع التناقص العام في معدلات الزيادة السكانية في الاقطار الصناعية مما أثر على قيمة الارض في المناطق المحيطة بقلب المدينة وخفض من قيمتها •

أما السبب الثالث الذي قد يكون أهم الأسباب فيرجع الى الزيادة في استعمال السيارة كوسيلة للتنقل • فوسيلة النقل هذه ـ للبضائع وللركاب ـ هي كبيرة المرونة بحيث مكنت أصحاب المنشآت والسكان على الانتقال الى أماكن خارج المدينة كما مكنتهم في الوقت نفسه من الاستمرار في علاقات متواصلة ومستمرة مع قلب المدينة • وهكذا أصبحت الضواحي أكثر جاذبية وأصبح في مقدور السكان والمنشآت الاقامة فيها والتنقل بسهولة من والى المدينة •

فالسيارة اذن فتحت مراكز جديدة خارج المدينة بالذات لكل من السكان والمنشآت مما أدى الى ازدحام « قلب » المدن بالسيارات • وهذا امر على غاية الاهمية خاصة وان الطرق في أي مدينة لم تصمم أصلا لتحمل هذا العدد الكبير من السيارات الخاصة •

ونتيجة لهذا زاد معدل نمو الضواحي على معدل نمو قلب المدينة وقلت أهمية المنطقة الانتقالية كمكان للتوسع •

موجز الفصل :

تحتاج أية منطقة الى تحسين وسائل النقل والى تركز الانتاج فيها

اذا أرادت أن تنمو اقتصاديا . وتبدأ الصناعة عادة كعملية انتاج للمواد المحلية توزع على السوق المحلي . ويتطور التصنيع باستعمال المصادر المعدنية ومصادر الطاقة وباستيراد المواد اذا كانت الايدي العاملة قليلة النفقات .

ويتوقف التقدم الاقتصادي في أية مرحلة من مراحله اذا استنزفت المصادر أو اذا تأخر تطور بناء سبل المواصلات أو اذا افتقرت المنطقة الى العوامل الانتاجية الاخرى . وهذا يؤدي الى انخفاض مستوى الدخل والى تزايد الضغط السكاني، والى قيام ما يعرف بالمناطق الجائحة .

وكلما زاد نمو المدن كلما مال قلب هذه المدن الى التوسع أفقيا . غير أن بناء العمارات الشاهقة واستعمال السيارة وتناقص النسبة في نمو السكان يسبب قيام منطقة متاخرة تحيط بقلب المدينة .

القسم الثالث

الأهمية المكانية للحدود السياسية

١١

أثـر الحدود السياسية علـى التجارة

تلقى الفوارق ما بين التجارة الدولية والتجارة المحلية اهتماما أكبر مما تلقاه أوجه التماثل بينهما . ومعروف أن الساسة وأصحاب الاعمـال يؤيدون سياسات تجاه التجارة الدولية لا يجدونها مستساغة في ميـدان التجارة المحلية كتأييدهم للحماية ولفرض قيود على تبادل العملة مثـلا . ولا مناص من أن يتحمل النظريون الاقتصاديون بعض المسؤولية في ذلك بسبب اهمالهم تأكيد أوجه التماثل في التجارة علـى الصعيدين العـالمي والمحلي وبسبب معالجتهم مشاكل التجارة الدولية علـى أساس فروض تختلف اختلافا كليا عن معتقداتهم فيما يتعلق بالتجارة المحليـة وبالمكان الاقتصـادي .

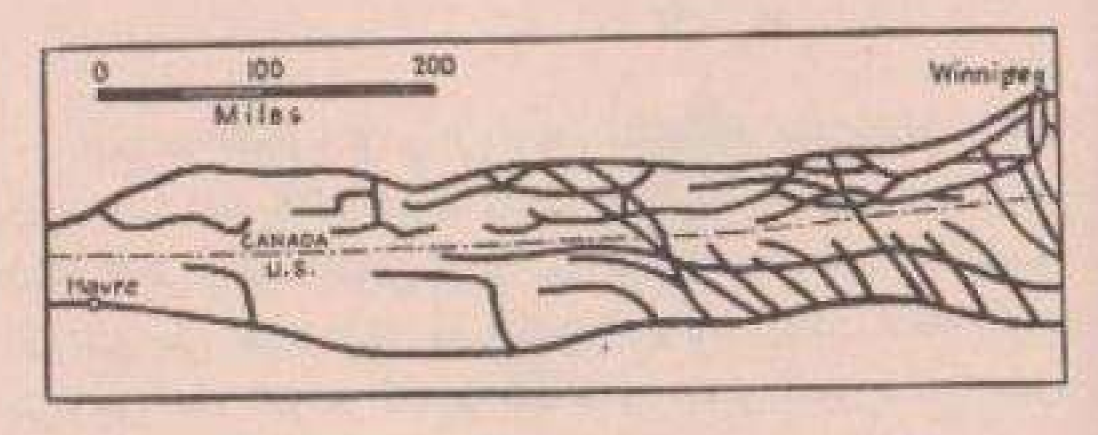
وفي رأينا أن لا داعي لمثل هذا التمييز بين النوعين في التجارة . ذلك أن الفرق الوحيد في العلاقات المكانية داخل قطر ما والعلاقات المكانية ما بين الاقطار هو أن الحدود السياسية تقف حاجزا في وجه التجارة . ونحن نعتبر الحدود السياسية عاملا آخر من العوامل التـي تؤثر على النمط المكاني وعلى اتجاه التجارة وبالتالي على مصلحة المجتمع بأكمله .

وسنوجه اهتمامنا الآن الى المسائل المتعلقة بالسياسة القومية وبالحدود الدولية . هذا مع العلم ان معظم المسائل المتعلقة بالحدود الدولية تنطبق

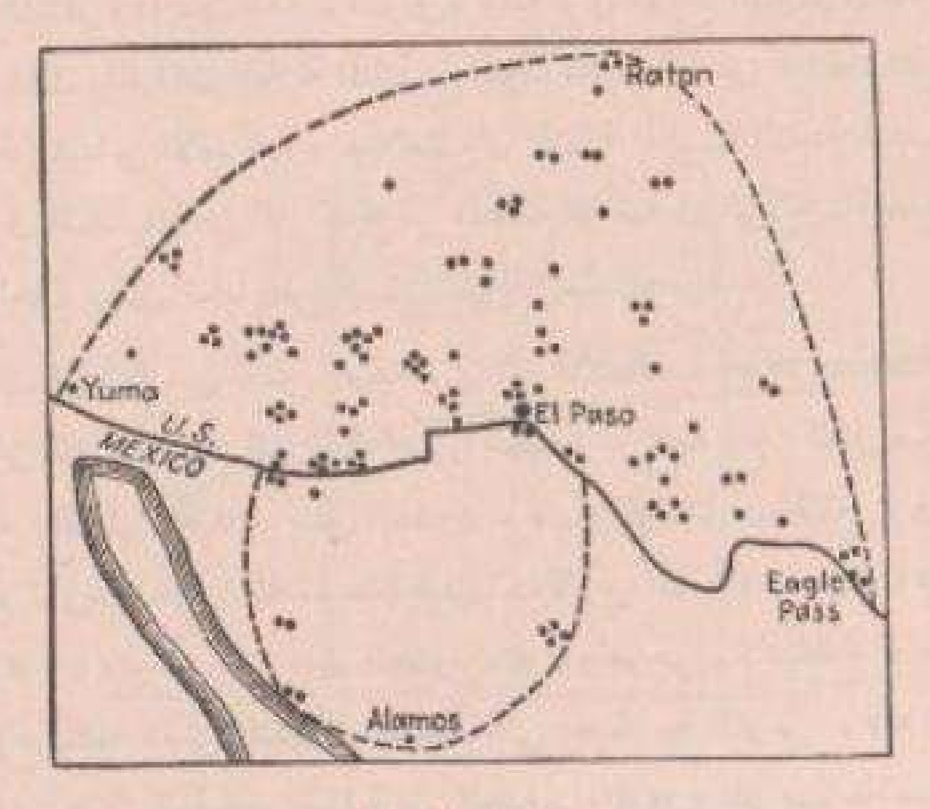
الى حد ما على الحدود المحلية بين الولايات والمقاطعات والمدن في القطر الواحد . وباستطاعة السلطة ذات الاختصاص أن تؤثر على المكان الاقتصادي ضمن نطاق ذلك الاختصاص . فالمدن مثلا تستطيع منع اقامة « المسالخ » ضمن حدود البلديات كما أن باستطاعتها تحديد قسم أو أقسام من المدينة لاستعمالات معينة .

١

ان وجود الحدود السياسية يفرض قيودا متعددة على التجارة . واكثر هذه القيود وضوحا هو تقييد التجارة وتبادل العملة واتباع نظام الحصص (Quota System) . ووجود الحدود السياسية بالذات يؤخر نقل السلع عبرها بسبب ضرورة تنفيذ عدد من العمليات الروتينية التي تتطلبها السلطات المسؤولة . وبالاضافة الى ذلك فان اختلاف اللغة والعادات والذوق ما بين الاقطار المختلفة يعمل كحاجز أمام التجارة الدولية . فكلما ازدادت هذه الاختلافات كلما زادت الضرورة الى ادخال تعديلات على أنواع السلع المصدرة لكي توافق مواصفاتها متطلبات البلد المستورد . فاذا اختلفت اللغة مثلا أصبح ضروريا اضافة لغة جديدة على رقعة العنوان (Label) . واذا اختلفت مقاييس الوزن والحجم تحتم أخذ ذلك بعين الاعتبار على السلع المصدرة . وتعمل الحدود كذلك على زيادة نفقات النقل بسبب اضطرار وسائل النقل على عبر الحدود من نقاط معينة . والشكل (١) يبين هذه الحال بالذات ما بين الولايات المتحدة وكندا . فمعظم الخطوط الحديدية في القطرين وعلى طول مسافة ستمئة ميل الى الغرب من مدينة ويتيبغ الكندية تتوقف بالقرب من الحدود . ونرى من الشكل أيضا أن الخطوط الحديدية تعبر الحدود في عدد محدود من النقاط .


0
100
200
Miles
Winnipeg
CANADA
U.S.
Havre

شكل « ١ »


Raton
Yuma
U.S.
MEXICO
El Paso
Eagle Pass
Alamos

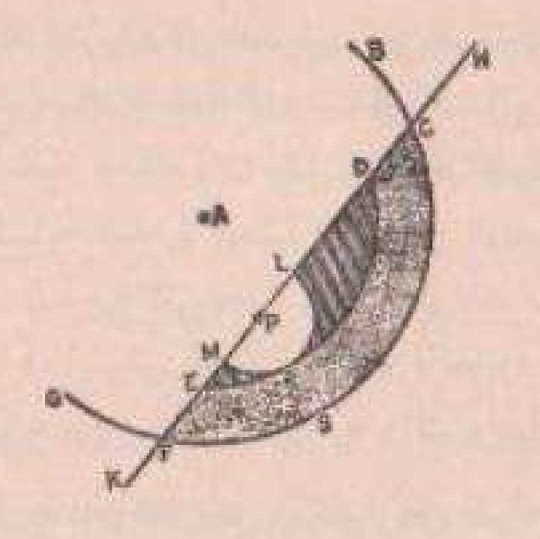
شكل « ٢ »

٢

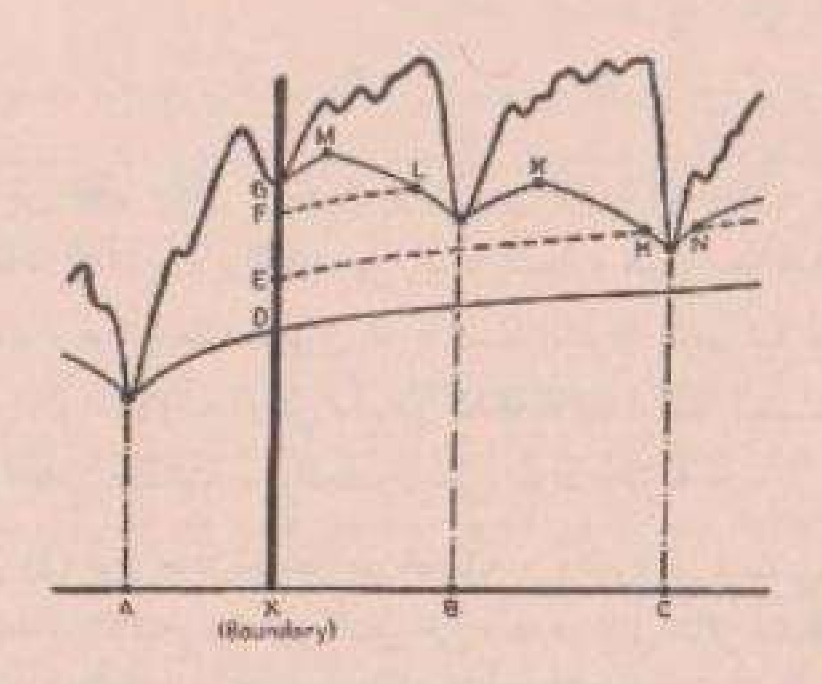
الحواجز التجارية تؤدي الى ارتفاع مفاجيء في نفقات النقل . وهذا يشوه النمط العام لمناطق التزويد والتسويق . وقد يكون ممكنا أن يتسع النطاق الجغرافي لهذه المناطق لو لم تكن هناك حدود سياسية . فالحدود اذن تعمل على تضييق نطاق هذه المناطق . وكلما ازدادت النفقة المترتبة على وجود هذه الحواجز كلما توافقت حدود المناطق التجارية مع الحدود السياسية . واذا ما أصبح التوافق كاملا فلن تكون هناك تجارة عبر الحدود .

والشكل (٢) يبين هذا بوضوح . وفيه نرى مواقع البنوك في مدينة الباسو بالمكسيك ذات العلاقة المالية مع بنوك مدينة الباسو (El Paso) في ولاية تكساس الامريكية . ونلاحظ أن المنطقة المالية التابعة لمدينة الباسو في المكسيك هي أقل كثافة من المنطقة الواقعة في الولايات المتحدة . وهذا الحال ينطبق تماما على السلع المتبادلة عبر الحدود .

الشكل (٣) يبين ذلك . وفيه نرى أثر الالتفاف (Circuity Effect) في الطرق قبل وصولها الى مركز عبور الحدود . نقطة « A » تمثل مكان المنتج . والخط « H K » يمثل الحدود . فلو فرضنا أن المنتج « A » يستطيع توزيع سلعة بنفقة موحدة قيمتها دولارين للوحدة ما بين « B C » و « F G » ، ولو لم يكن خط الحدود « H K » موجودا لاستطاع « A » أن يوزع سلعه بنفس النفقة في المنطقة التي يحيط بها القوس « C B F » . واذا كانت هناك نفقة نقل اضافية عبر الحدود « H K » فان مساحة القوس تتقلص الى « D R E » . واذا كانت نقطة « P » هي الموقع الوحيد لعبور الحدود فان مساحة التسويق قد تتقلص الى الحجم « G F M R I C B » .



شكل «٣»



شكل «٤»

وتجدر الاشارة هنا الى أن أثر الحواجز على الحدود ليس واحدا في جميع الحالات ولجميع السلع . فاذا كانت مناطق التسويق صغيرة الحجم كان أثر الحدود عليها قليلا وذلك لان نطاق التجارة الدولية في مثل هذه السلع يكون ضيقا بالنسبة للتجارة المحلية . أما أثر الحدود فهو ملموس جدا بالنسبة للمنشآت الكبيرة التي قد تستحضر موادها من مناطق بعيدة والتي قد توزع سلعها في أسواق كبيرة الحجم . فالحدود السياسية قد تقتطع جزءا لا يستهان به من مناطقها التزويدية والتسويقية .

فالحماية التجارية اذن تقلل من امكانية نقل المواد والسلع عبر الحدود وتزيد من اعتماد الصناعة على الاسواق المحلية ومصادر التزويد المحلية . وفي مثل هذه الحال تبتعد المنشآت عن مناطق الحدود وتحاول اختيار مكانها بحيث تكون نفقات النقل الى السوق المحلية منخفضة .

٣

ان تناقص حجم مناطق التسويق يؤدي الى الزيادة في عددها . وهذا يعني تناثر نقاط الانتاج . والقصد من تقييد التجارة هو حماية المنتج المحلي وضمان وجود منطقة تسويق له . أما التعرفة الجمركية على الصادرات من المواد الأولية أو من مصادر الطاقة فالقصد منها أيضا هو حماية المنتج المحلي وتمكينه من الحصول على المواد اللازمة له .

الشكل (٤) يبين حالة مبسطة من الحماية . والمفروض في هذا الشكل أن نفقات الانتاج ونفقات النقل هي وحدها التي تتأثر بالمكان . والخط المسنن في أعلا الشكل يبين نمط نفقات الانتاج على طول طريق يمر بالنقاط « A X BC » . والمنحدرات الملساء تبين الاختلاف في مجموع نفقات النقل في كل من النقاط نفسها .

اذا لم تكن هناك حواجز على الحدود فبامكان الموقع « A » أن يزود جميع الأسواق بسلع تقل نفقتها على نفقة الانتاج في أي من النقاط الاخرى ولذا فان الانتاج بأكمله يتركز في نقطة « A » .

واذا فرضنا أن حاجزا تجاريا قد أقيم على نقطة « X » بحيث ترتفع النفقات وتزداد بمقدار « DE » على كل شحنة تنقل من « A » الى « BC » فان هذا يحمي مركز « C » من المنافسة الاجنبية ويمكنه من الحصول على منطقة تسويق تعادل HN . أما اذا كان مقدار الحماية يساوي « DF » فان نفقات « A » ترتفع الى مستوى « FL » ويمكن كلا من « B » و « CK » من التنافس على الأسواق . فيتسع نطاق سوق « C » الى « K » بينما يسيطر « B » على السوق « LK » . أما « A » فانه يوزع على المنطقة الواقعة ما بين الحدود ونقطة « L » . واذا زاد مقدار الحماية عن « DG » فلا يستطيع « A » ارسال سلعه عبر الحدود مطلقا .

فالحماية اذن قد تساعد على اقامة منشآت جديدة ولكن على حساب المستهلكين الذين سيدفعون أسعارا أعلى للحصول على سلعهم .

٤

ذكرنا سابقا أن المنتج يحاول الابتعاد عن الحدود التي تضيق من نطاق مراكزه التسويقية أو التزويدية . أما المنتجون على الجانب الآخر من الحدود وهم الذين تجري حمايتهم فانهم قد يختارون مكانا بالقرب من هذه الحدود .

فلو فرضنا أن قطرا كان يستورد سلعة ما من قطر آخر فانه قد يحاول استيراد المواد اللازمة لانتاج هذه السلعة من ذلك القطر ثم يقوم هو نفسه بانتاجها . واذا كانت هذه العملية الانتاجية تميل في اختيار مكانها

الى مركز المواد فيبدو طبيعيا أن تختار مكانها بالقرب من نقطة الدخول عبر الحدود . وهذا يمثل أقل نفقات النقل .

ويحدث مثل هذا في بعض الحالات حتى ولو لم تكن الصناعة تميل في اختيار مكانها الى مصدر المواد . فصناعة تكرير قصب السكر تختار مكانها عادة بالقرب من المواني، في الاقطار التي لا تنتج القصب .

موجـز الفصـل :

الحماية عبر الحدود باختلاف أنواعها تؤثر على المكان الاقتصادي . وفيما لو لم تكن هناك حماية فان عبور الحدود يضيف الى نفقات النقل بسبب عدد من العوامل منها ضرورة انجـاز المعاملات الرسمية وضياع الوقت الناتج عنها والتفاف طرق النقل وما الى ذلك .

والحماية تعمل على توافق الحدود بين مناطق التسـويق والتزويد من جهة وبين الحدود السـياسية من جهة أخرى . وتحول أقطار المنتج نحـو الأسواق المحلية . واذا ما أدت الحماية الى قيام صناعة جديدة في قطر ما فليس مستبعدا أن تختار هذه الصناعة مكانها بالقرب من نقطة عبـور الحـدود .

١٢

اثر الحدود السياسية على انتقال العوامل وعلى المدفوعات وعلى التنسيق الاداري

حصرنا اهتمامنا في الفصل السابق في مسألة مكانية واحدة وهي أثر الحماية على مناطق التزويد والتسوق . ونبحث في هذا الفصل بعض العوامل المكانية الاخرى المتعلقة بالحدود .

فالحدود السياسية تعيق انتقال العوامل الانتاجية من قطر الى آخر، وتفصل ما بين مناطق العملات المختلفة ، كما أنها قد تخترق مناطق يمكن اعتبارها وحدة اقتصادية كاملة ، مما يعرقل تقدم منطقة ما ، اقتصاديا واداريا .

١

فالحدود السياسية تضيف عاملا جديدا يعيق من هجرة الايدي العاملة ورأس المال .

فالقوانين والضرائب التي تحد من الهجرة هي عوامل هامة في هذا المضمار . فقد زادت القيود التي تفرضها الدول على هجرة السكان من بلد الى آخر . كما أن تدفق رأس المال من قطر الى آخر يتأثر بالقوانين الخاصة المتعلقة بهذا النشاط وبالضرائب المفروضة عليه . وعلى النقيض

من ذلك فهناك حالات تشجع فيها السلطة الاشخاص على الهجرة . كأن تمنحهم تخفيضات في تذاكر السفر أو أن تبيعهم أراضي بأسعار مخفضة أو أن تقدم لهم تسهيلات أخرى تشجع على الهجرة .

واذا لم تكن هناك قيود فان انتقال العوامل الانتاجية عبر الحدود السياسية ينطوي على عدد من الصعوبات . ذلك لان الحدود لا تفصل بين الناس فحسب بل وبين اللغات والعادات . وهنالك عوامل تاريخية هامة تعمل على توافق الحدود السياسية مع الحدود الثقافية واللغوية . ومهما يكن الحال فان لدى كل قطر قوانين وأنظمة خاصة ينطبق مفعولها على المنشآت .

أما الحدود بين الولايات الفدرالية فهي أقل أهمية من حيث تأثيرها على انتقال العوامل الانتاجية .

٢

وعدم تمكن العوامل الانتاجية على الانتقال عبر الحدود السياسية يسبب تفاوتا في الاجور وأسعار الفائدة والارباح ما بين الاقطار . وهذا بالتالي يؤكد أهمية حالة العرض لهذه العوامل من وجهة نظر مكانية .

فلو فرضنا مثلا أن مستوى الاجور وأسعار الفائدة في قطر « A » تجعل من الممكن استخدام شخص واحد بمبلغ يساوي نفقة استخدام خمسين ألف دولار . بينما يمكن استخدام شخص آخر يملك نفس المقدرة في قطر « B » بمبلغ يعادل نفقة عشرة الاف دولار (١) . فان لم يكن

---

(١) كأن يكون الاجر في قطر « A » ١٥٠٠ دولار في السنة ويكون سعر الفائدة ٣ في المئة . فالاجر في هذه الحال يساوي نفقة استعمال خمسين الف دولار أي ١٥٠٠ دولار في السنة .

هناك ما يمنع الهجرة على الحدود نجد أن هذا الوضع يؤدي الى هجرة العامل أو رأس المال أو كلاهما ، الى أن تتساوى الاجور وأسعار الفائدة في القطرين .

واذا كان هناك ما يمنع انتقال العوامل عبر الحدود فيبدو واضحا أن يتخصص قطر « A » في انتاج السلع التي تتطلب قدرا كبيرا من السلع الانتاجية بالنسبة للعامل الواحد كصناعة السيارات مثلا . ويتخصص قطر « B » في انتاج السلع التي تتطلب نسبة أقل من رأس المال لوحدة من الأيدي العاملة كصناعة النسيج مثلا .

وقد يزداد نطاق هذا التخصص اذا ما كانت عملية التجارة الدولية سهلة ومنخفضة النفقات . ففي هذه الحالة يستطيع قطر « A » استيراد كل ما يحتاج اليه من المنسوجات من قطر « B » . بينما يستطيع قطر « B » استيراد كل ما يحتاج اليه من سيارات من قطر « A » . وهكذا يستطيع كل من القطرين زيادة مقدرته الانتاجية وبالتالي زيادة الطلب على العوامل المتوفرة لديه بكمية أكبر نسبيا .

أما أثر هذا على أسعار العوامل المنتجة فمن شأنه أن يزيد من سعر الفائدة بالنسبة للاجور في قطر « A » بينما يجري العكس في قطر « B » أي أن الفرق بين دخل العاملين في كل من القطرين يأخذ في التناقص بسبب قيام التجارة بينهما . وهذا هو ما يحدث بالضبط فيما لو تمت هجرة العوامل الانتاجية ما بين القطرين .

أما سعر الارض ـ وهي غير قابلة للانتقال ـ فانه يتأثر بهذا التساوي الذي يحدث بطريق غير مباشر ما بين القطرين على أسعار عوامل الانتاج الاخرى . فالقطر الذي يحتوي على مساحات كبيرة من الارض يحاول التخصص في انتاج السلع الزراعية . وكلما زادت حرية التجارة

كلما زاد التخصص . وهذا يعني زيادة الطلب على استعمال الارض مما يؤدي الى زيادة الايجار وبالتالي الاسعار . أما بالنسبة للقطر الذي لا يمتلك مساحات واسعة من الارض فان زيادة الحرية في التجارة تؤدي الى اهمال الزراعة فيه والى الاعتماد على القطر الآخر . وهكذا ينخفض ايجار الارض فيها بالنسبة للعوامل الاخرى .

يمكن القول اذن ان انتقال السلع وانتقال عوامل الانتاج هما بديلان عن بعضهما البعض . أي أن الفرق في أسعار عوامل الانتاج يميل الى الانخفاض بسبب التبادل التجاري القائم على أساس الفرق في نفقات الانتاج .

وهذا يعني أنه اذا ما منعت العوامل الانتاجية من الانتقال من قطر الى آخر فان التجارة الحرة تقوم مقام ذلك . أي أنها تؤدي الى التخصص والى تساوي دخل العوامل المنتجة . والعكس صحيح أيضا . أي انه اذا أقيمت العراقيل في وجه التجارة الدولية فان الاختلاف في أسعار العوامل الانتاجية على جانبي الحدود يزداد وهذا بدوره يؤدي الى محاولة هذه العوامل على الانتقال .

واذا ما وافقنا على القول ان اقامة حالة من التساوي بين الاقطار تعني زيادة الكفاءة الانتاجية فبالامكان القول أيضا انه اذا أقيمت عقبات من نوع معين على الحدود في وجه العوامل أو التجارة فان زيادة الكفاءة الانتاجية تتطلب ازالة العقبات أمام واحد منهما . فلو أخذنا قطرا ما هو في سبيل التصنيع ولكنه يفتقر الى السلع الانتاجية فان اقامة حواجز جمركية لحماية منتوجاته تتطلب في الوقت نفسه ازالة الحواجز الجمركية على استيراد السلع الانتاجية اللازمة . واذا ما أقام قطر ما العراقيل أمام نزوح السكان اليه فان السياسة المكملة لهذا هي السماح باستيراد البضائع من الاقطار ذات الايدي العاملة المنخفضة النفقات . والاقطار التي ترزح

تحت عبء الضغط السكاني تستطيع رفع مستويات الاجور الحقيقية فيها بتشجيع النزوح أو بتصدير السلع التي يتطلب انتاجها نسبة عالية من الأيدي العاملة واستيراد السلع التي يتطلب انتاجها نسبة عالية من الآلات.

٣

ان الحدود السياسية هي أيضا حدود بين مناطق العملات المختلفة . فهل لهذا أثر مكاني ؟. لننظر أولا الى ميزان المدفوعات ما بين ولايتين في قطر واحد .

من المعروف أن أية منطقة لا تكفي نفسها بنفسها هي بحاجة الى استبدال السلع والخدمات مع غيرها . وينتج عن هذا أن يدفع المستورد الى المصدر مبالغ معينة . وتسهل البنوك عملية الدفع والاستلام دون ما أي حاجة الى نقل العملة بالذات من مكان الى آخر . فصاحب مخزن الحبوب مثلا هو مصدر السلعة وهو الدائن . ويسجل في حسابه بالبنك المبالغ المطلوبة له بعد بيعه كمية من الحبوب . ثم يقوم هو بدفع جزء من هذا للمزارعين ويحتفظ بالقسم الآخر في حسابه بالبنك . أما المزارعون فانهم يحولون بعض هذه المبالغ أو كلها الى بائع المفرق المحلي الذي يزودهم بكل ما يحتاجون اليه . وبائع المفرق بدوره يعتبر مستوردا ولذا فانه يحول كل أو بعض ما يتسلمه من نقد لدفع ما هو مطلوب منه للتجار الآخرين الذين يزودونه بالسلع من الخارج وهكذا . أما الميزان الصافي للبنوك المحلية فيدل على ما اذا كانت المدفوعات الداخلة أو الخارجة متساوية أم لا .

واذا ما ازدادت كمية الصادرات من سلعة ما فان المدفوعات الواردة من المناطق الأخرى تزداد أيضا . ثم أن بعض هذه الزيادة في الداخل قد تصرف خارج المنطقة وهكذا فانها تزيد من الواردات وهذا قد يؤدي الى

امكانية توازن المدفوعات في الخارج . أما القسم الأكبر من هذه الزيادة في الدخل فانه يصرف محليا مما يؤدي الى ارتفاع حالة الطلب وبالتالي الى ارتفاع الاسعار . وهذا يعني حدوث أمرين في آن واحد وهما اتساع نطاق سوق الاستيراد وارتفاع نفقات الانتاج مما يؤثر على حالة التصدير . وقد يؤدي هذان العاملان الى ازالة أثر الزيادة الاصلية في الدخل أو الى منع تكرارها .

ويحدث عكس هذا بالذات في المناطق الاخرى التي تعرضت في بادىء الامر الى نقص في المبالغ المدفوعة اليها . اذ ينخفض مستوى الدخل والاسعار فتزداد صادراتها وتقل وارداتها . وهكذا فان اتجاه المدفوعات قد يؤدي الى تساوي ميزان المدفوعات بين المناطق . أي أن زيادة مبدئية في الصادرات قد تؤدي في النهاية الى تخفيض الكميات المصدرة والى زيادة الكميات المستوردة .

وكنا قد بحثنا في السابق موضوع «الفعالية المكانية» (Locational Leverage) وافترضنا آنذاك أن العوامل الانتاجية تنتقل الى حد ما بين المناطق المختلفة . وفي مثل هذه الحال فان المناطق التي يزداد دخلها مبدئيا قد تستطيع الوصول الى حالة جديدة من التوازن بسبب الزيادة في قدرتها الانتاجية بصورة عامة . أي أن معدل النمو في بعض الصناعات قد يفوق معدل نقص الانتاج في صناعات أخرى .

هذا ، وفيما يتعلق بالاستثمارات الحالية فان المستثمر لا يهدف عادة الى استرجاع رأسماله بل الى تأسيس مصدر ثابت للدخل . أما ميزان المدفوعات لأية منطقة فانه يشمل قيمة ما يستحضره معهم النازحون اليها .

كل ما ذكرناه حتى الآن يمكن تطبيقه على ميزان المدفوعات لمناطق تفصل فيها الحدود السياسية ، يضاف الى ذلك عامل جديد وهو التقلب

في سعر الصرف وأثر المضاربات الحالية على حالة الاستقرار الدولية .

ومهم أن نذكر هنا أن كل نظام مالي هو تحت ادارة سلطة حكومية مختلفة . وهذه السلطة تشرف على كل الأمور المتعلقة بكمية النقد وسعر الفائدة والاسعار والكميات المصدرة والمستوردة وسعر الصرف . أما سياسة هذه السلطات فهي تهدف في الدرجة الاولى الى زيادة الدخل واستقراره داخل القطر نفسه . والذي يخشى عادة هو أن تؤدي السياسات والمصالح المتضاربة الى اقامة عوائق أكبر في وجه التجارة الدولية وفي أسعار الصرف بحيث تقضي على كل الامكانيات الطبيعية للوصول الى حالة توازن ويفقد العلم كثيرا من الفوائد التي تنتج عن التخصص في الانتاج والانتظام في التطور .

كل هذا يؤدي الى زيادة التقييد على الاستثمارات طويلة المدى . أما ضمن نطاق نظام مالي واحد فان زيادة الاستيراد في منطقة ما قد تستمر طويلا عن طريق رهن مواردها في أيد ممولة خارج هذه المنطقة بالذات . وهذا ما حدث في المناطق الغربية الوسطى من الولايات المتحدة حيث أدى هذا الوضع الى انتقال الملكية من أيدي سكان المنطقة الى أيدي الممولين في شرق الولايات المتحدة . كل هذا يعني أن الاستثمار المالي ضمن حدود قطر ما ممكن بسبب عدم وجود أية قيود تمنع ذلك . أما على الصعيد الدولي فالحال هو ليس كذلك .

ولننظر الى المستقبل لنرى كيف يستطيع صندوق النقد الدولي وغيره من المنظمات تغيير هذا الوضع .

٤

ان العلاقة في استعمال الارض ضمن منطقة معينة هي متقاربة بحيث لا تثير أية مشكلات ادارية او تنسيقية لتطوير مصادرها . ففي مناطق

المدن مثلا تقارب في نوعية الاستعمالات . واذا ما فرضت قيود على نوع من الاستعمال فان ذلك يؤثر على غيره . فمنع قيام المصانع في جزء معين من المدينة يدفع بهذه الصناعات الى الانتقال الى أجزاء أو مناطق أخرى مما يؤثر على وضعية السكن في ذلك الجزء وعلى قيمة الارض فيه .

فاذا أقيمت حدود سياسية داخل مثل هذه المناطق ـ كالمدن والولايات وحتى الاقطار ـ فان فعالية الادارة فيها تتناقص . وقد فكر البعض في التغلب على مثل هذه الصعوبة باقامة سلطة مركزية تشمل م. نا بأكملها ، أو بتوسيع مناطق البلديات بحيث تشمل المواقع ذات المشكلات المتماثلة . وتجدر الاشارة الى أنه ليس هناك حل مقبول لمثل هذه المشكلات حتى الآن .

وكنا قد أشرنا سابقا الى امتداد نطاق المدن الى الضواحي بحيث أصبحت الضواحي خارج حدود التنظيم البلدي . ونتج عن ذلك قيام أعداد من التجمعات السكنية خارج الحدود البلدية بينما تركت المناطق المجاورة لها والتي هي ضمن حدود البلدية خالية .

وهناك مثل آخر يدل على مدى تأثير الحدود على ادارة وتنظيم مصادر المياه للري ولتوليد القوى الكهربائية . فالممر المائي يمتد عادة في أكثر من ولاية واحدة أو قطر واحد . واختلاف وجهات النظر بين تلك الولايات أو الاقطار على كيفية استعمال مصدر المياه يعرقل تطوير هذا المصدر وبالتالي يمنع من استعماله استعمالا كاملا . فقد تأخر تنفيذ سد « هوفر » على نهر الكولورادو في أميركا بضع سنوات بسبب اختلاف الولايات على حقوق المياه . وحدثت مثل هذه النزاعات حول نهري الميسوري في أميركا والدانوب في أوروبا وفي غيرهما . فليس غريبا اذن أن يعترض الجغرافيون على اعتبار الأنهار حدودا سياسية بين الاقطار .

موجز الفصل :

تمنع الحدود السياسية انتقال عوامل الانتاج عبرها . أما اختلا اللغات والتقاليد والانظمة فانها تزيد من صعوبات الانتقال .

وعدم انتقال العوامل عبر الحدود السياسية يؤكد أهمية التفاوت بين الاقطار في كمية العوامل المتوفرة لديها . وهذا يشجع على زيادة التجارة الدولية . والتجارة التي تقوم على أساس هذا التفاوت يشجعها على التخصص الذي يستعمل العوامل الانتاجية ذات النفقات المنخفضة نسبيا مما يؤدي الى ازالة التفاوت في الدخل . وهذا هو ما قد يحدث فيما لو تمكنت العوامل نفسها من الانتقال . وعلى العكس من ذلك فان الحماية في التجارة الدولية تشجع العوامل المنتجة على الانتقال .

ووجود الحدود السياسية يتطلب تحويل العملات . أما السياسات المالية المستقلة فانها تضيف عاملا جديدا قد يؤدي الى تقييد عملية الاستثمارات الدولية .

والحدود على مختلف أنواعها تعرقل تطور استعمال الارض وادارتها بصورة فعالة خاصة اذا جاءت هذه الحدود في مناطق تعتبر وحدة كاملة من وجهة نظر اقتصادية .

القسم الرابع

الأحداث المكانية والسياسة العامة

١٣

نطاق الادارة والمسؤولية العامة

تم في الفصول السابقة بحث الأماكن الاقتصادية للمنشأة وللصناعة وللسكان على أن ذلك خاضع للارادة الشخصية التي تسعى للحصول على أكبر قسط من الفائدة . وذكرنا أيضا ان اختيار المكان يتأثر بسياسة السلطة العامة . ويمكن القول الآن ان أي نشاط حكومي يؤثر على المكان الاقتصادي مهما ابتعد هذا النشاط في مقصده عن ذلك . وهذا ما سنبحثه في فصل لاحق . أما الآن فسنوجه اهتمامنا الى أهداف السياسة المكانية بصورة عامة .

١

ان أثر النشاط الحكومي على اختيار المكان هو في ازدياد مضطرد مع مرور الزمن . ذلك لأن السلطة الحكومية تؤثر على الحياة الاقتصادية كما أن موازناتها هي في ازدياد بالنسبة لمجموع الدخل والمصروفات الفردية .

هذا ونجد من ناحية أخرى أن المكان الاقتصادي بدوره يؤثر الى حد ما على السياسة الاقتصادية الحكومية . فالسلطة تعير الأماكن التي توجد فيها استثمارات حكومية اهتماما كبيرا . هذا بالاضافة الى أن

السلطة عادة تعتبر نفسها مسؤولة للرفع من شأن جميع المناطق وتحسين حالة التشغيل العامة .

وعلى الرغم من كل ذلك فانه يندر أن نجد لأي من السلطات الحكومية سياسة مكانية متماسكة الاطراف وحتى في مضمار التجارة الدولية حيث تلعب الحماية دورا هاما في تحديد المكان الاقتصادي نجد عادة أن لا هدف للسياسة وأنها ان وجدت تكون خاضعة لضغط فئات ذات مصالح خاصة .

ولذا فاننا نجد أن أثر الاجراآت الحكومية على المكان جاء كمحصول ثانوي وغير متوقع لسياسات متباينة الاهداف .

٢

لا يوجد هناك مقياس معين لتقرير ما اذا كانت سياسة اقتصادية معينة هي سياسة مرغوب فيها فعلا أم لا . ذلك لان النتيجة العادية لأي اجراء حكومي هو أن يساعد هذا الاجراء بعض الفئات أو الاماكن على حساب غيرهم . ولذا فان خير سبيل لتقدير مدى فعالية أية سياسة يتم عن طريق المقارنة بين الفوائد والاضرار التي قد تنجم عنها . فاذا زادت فوائدها على أضرارها كانت سياسة حسنة . والعكس أيضا صحيح . أما فيما يتعلق بالمكان فتصعب الموازنة بين الفوائد والاضرار (النفقات) ذلك لأن كثيرا من نفقات المكان هي نفقات غير مباشرة . ولـذا فان السياسة المكانية قد تكون مقبولة اذا نظرنا اليها من وجهة نظر اجتماعية مثلا وقد تكون غير مقبولة أصلا ان نحن نظرنا اليها من وجهة نظر أخرى .

هناك عدد من الاهداف الاجتماعية المقبولة بصورة عامة . فهناك اجماع مثلا على وجوب استعمال العوامل الانتاجية استعمالا كاملا

ومتواصلا ، وعلى أن تكون شروط العمل والحياة شروطا حسنة . وعلى أن تكون هناك ضمانة اقتصادية للفرد وأن تتوفر له الامكانات الاقتصادية المختلفة ، وعلى أن يكون هناك أمن وسلام وتقدم . وعلى الرغم من ذلك فليس في امكان أي مجتمع أن يحقق جميع هذه الاهداف في وقت واحد ولذا فلا مفر من ايجاد حلول وسط .

والاشراف على تنفيذ السياسة المكانية يتطلب الاهتمام اما بازالة كل ما من شأنه احداث تخلف في عملية التجاوب المكاني (Locational Adjustment) أو عن طريق تحسين توزيع العمل وحالة السكان . أما الهدف من الحالة الأولى فهو تحسين حالة الفرد الاقتصادية وتأمين استخدام العوامل الانتاجية استعمالا كاملا . والهدف في الحالة الثانية هو تحسين حال توزيع العمل عن طريق ضمان وجود نمط مكاني يؤدي الى تقدم اقتصادي مستمر والى ضمان سلامة القطر بأكمله .

٣

أما فعالية السياسة المكانية فانها تعتمد الى حد كبير على المرحلة الدورية (Cycle) التي يتم خلالها تطبيق هذه السياسة . فبعض الاجراآت لا تعني شيئا الا اذا اتخذت خلال فترة الانتعاش الاقتصادي بينما يكون البعض الآخر ملائما لفترة الانتكاس . ولذا فان توقيت الاجراآت المكانية هو عنصر هام من عناصر السياسة المكانية والتخطيطية.

وكنا قد ذكرنا أن نزوح الصناعة لا يعني بحكم الضرورة انتقال الآلات بالذات بل يعني أيضا الاختلاف في معدلات الاستثمارات الجديدة في مختلف المناطق . ولذا فان الاجراآت الحكومية الرامية الى زيادة امكانيات التشغيل وتحسين توزيعها قد تكون كبيرة الفعالية خلال الفترات التي تزداد فيها الاستثمارات الخاصة في مكان ما .

أما اذا كان الاجراء الحكومي هو اجراء معاكس لاتجاه الدورة (Counter cyclical) كبرامج الأشغال العامة فان هذا يؤثر أيضا على المكان • ذلك لأن الانشاآت الحكومية تشجع بعض المنشآت على اختيار مكانها بالقرب من هذه المواقع خلال مرحلة الانتعاش • فانشاء مولدات الطاقة الكهربائية ، وتحسين وسائل النقل ومحطاتها هي من الاستثمارات الحكومية التي تؤدي الى مثل هذه النتائج •

وأما بالنسبة لانتقال السكان فان هذا يتم باستمرار غير أن مداه واتجاهه يتغيران مع مراحل الدورة • فالاتجاه العام لانتقال السكان هو من الارياف الى المدن • غير أن كثافة هذا الاتجاه ليست واحدة في جميع الاوقات لأنها تتأثر بمدى وجود امكانيات التشغيل في المدن • ففترات البطالة مثلا تقلل من الهجرة الى المدن واذا ما كانت الأزمة الاقتصادية حادة جدا فقد تتوقف الهجرة تماما أو أنها قد تعكس اتجاهها الى الارياف كما حدث في الولايات المتحدة خلال سنة ١٩٣٢ •

ولذا فان السياسة الحكومية التي تحاول توجيه تدفق الانتقال السكاني تكون أكثر فعالية خلال الفترات التي ترتفع فيها معدلات التشغيل وهذه هي فترات الانتعاش الاقتصادي •

ان ما قلناه حتى الآن هو أن السياسة المكانية تكون فعالة خلال فترة الانتعاش الاقتصادي • أما فترات الانتعاش فانها تصلح لتطبيق سياسات معاكسة لاتجاه الدورة كالأشغال العامة •

٤

أما تطبيق السياسة المكانية على الصناعات فيجب أن يتم بكثير من الحذر • ذلك لأن الصناعات تختلف بمدى تجاوبها مع السياسات المكانية• ولذا فان كان هدف السياسة مثلا هو زيادة امكانيات التشغيل أو

استقرارها في مكان معين فان تركيز الجهد الحكومي على صناعات يتم اختيارها بكثير من الروية قد يؤدي الى النتائج المطلوبة .

فهناك صناعات كالتعدين والزراعة وتلك التي تتسم بالوفورات الناتجة عن كبر الحجم لا تتجاوب مع أهداف السياسات المكانية بسبب ارتفاع النفقات التي تترتب على هذا التجاوب . وهناك نشاطات اقتصادية يمكن وصفها بالنشاطات «المستوطنة» (Residentiary) كتجارة البيع بالمفرق والخدمات المحلية وهذه أيضا لا تصلح لتنفيذ أهداف السياسات المكانية لأن مثل هذه النشاطات تعتمد في الدرجة الاولى على توزيع السكان وعلى دخلهم . وبالاضافة الى ذلك يمكن القول بأن جميع الصناعات المعروفة بالصناعات التابعة (Ancillary) هي غير صالحة لتنفيذ أهداف السياسة المكانية لأن مثل هذه الصناعات تعتمد في مكانها على غيرها من الصناعات .

أما أفضل الصناعات صلاحية لتحقيق أهداف السياسة المكانية فهي الصناعات الصغيرة والمتوسطة الحجم شريطة أن تكون سريعة النمو وأن لا تكون صناعة مستوطنة أو تابعة أو صناعة لا تستخدم أيد عاملة متخصصة . ثم أن هناك حدودا لبعض أنواع السياسات المكانية .. فسياسة التنويع (Diversification) مثلا تتطلب أولا تقدير امكانيات الأرباح التي يمكن للصناعة الحصول عليها ثم تقدير مدى امكانيات هذه الصناعات للاسهام في تحقيق حالة من الاستقرار الاقتصادي .

موجز الفصل :

تملك الحكومات قدرة متزايدة للتأثير على المكان الاقتصادي كما تملك مسؤوليات متزايدة للتخفيف من حدة الضرر الناتج عن عدم قدرة الصناعات على التجاوب المكاني ولاقامة نمط عام لتوزيع الصناعة والسكان

من شأنه أن يؤدي الى زيادة التقدم والصناعة الاقتصادية. وعلى السلطات المسؤولة أن تأخذ بعين الاعتبار أن تطور النموذج المكاني يحصل خلال فترة الانتعاش الاقتصادي وأن بعض الصناعات هي أكثر من غيرها تجاوبا مع السياسة المكانية .

١٤

السياسة المكانية وسبل تطبيقها

نحاول في هذا الفصل استعراض بعض الوسائل التي تستخدمها السلطات للتأثير على المكان الاقتصادي . وسنركز الاهتمام في أهداف أربعة هي :

أ ـ زيادة النشاط الانتاجي العام أو الدخل العام في المنطقة .

ب ـ اقامة مجموعة أفضل للنشاطات الصناعية في المنطقة . كتشجيع الصناعات الجديدة التي تحاول استخدام الايدي العاملة العاطلة في المنطقة .

ج ـ تحسين التنظيم الفراغي (Spatial) في المنطقة كنظام تخطيط المدن .

د ـ تحسين عملية الاختيار المكاني والتجاوب مع التغييرات المكانية كنشر المعلومات المتعلقة بالاماكن وبامكانيات الاستخدام فيها .

١

تسلم خزينة الدولة عادة قسما كبيرا من الدخل العام عن طريق الضرائب ثم تقوم باعادة توزيعه (صرفه) بشكل يؤثر على المزايا المكانية

بالنسبة للمستهلك وللمنتج . أما ما تحصل عليه الخزينة وما تصرفه فهو في ازدياد مستمر .

وتؤثر عملية جمع الضرائب وصرفها بشكل مباشر على الدخل الصافي للمستهلك . وهذا يختلف باختلاف المناطق . فالضرائب التصاعدية تؤثر على المناطق ذات الدخل الكبير . وضرائب محروقات السيارات تؤثر على مناطق مستخرجات الالبان . وكذلك فان قيام الحكومة ببناء شبكة دفاعية على طول منطقة ساحلية يزيد من دخل تلك المنطقة ومن دخل المناطق التي تنتج المواد اللازمة لهذه الانشاآت . وعندما تختار السلطة مكانا معينا لمنشآتها العامة فان هذا يؤثر تأثيرا مباشرا على نمط الاستثمار والدخل في ذلك المكان . ونذكر هنا أن مدنا هامة كمدريد وواشنطن ولينينغراد نمت بسرعة بسبب اختيار السلطة لتلك المواقع عواصم للدول الثلاث . كما تؤثر اجراآت السلطة على النمط الجغرافي العام كلما أنشأت مستودعا أو مستشفى أو دائرة بريد أو غير ذلك . هذا مع العلم أن السلطة لا تصرف دخلها عادة بشكل يتناسب مع التوزيع الجغرافي للمناطق التي تجمع الضرائب منها وهكذا فانها تعيد توزيع الدخل بين المناطق .

واعادة التوزيع هذه تؤثر تأثيرا مباشرا على دافعي الضرائب ومتسلمي الدفعات الحكومية من حيث تفضيلهم للأماكن . والاثر المكاني للضرائب لا ينتج عن معدل هذه الضرائب فحسب بل وعن نوعها . فضرائب الأملاك مثلا ترتكز على تقويم الارض بالنسبة للتحسينات عليها . أما فرض ضرائب عالية على الارض فانها لا تشجع على اجراء مثل هذه التحسينات . وضرائب الدخل لا تعتبر نفقة كما هو الحال بالنسبة لضرائب الأملاك أو التصنيع أو ضرائب الرخص وغيرها . غير أنها تخفض مستوى الدخل الصافي ولذا فبامكانها أن تؤثر على المكان ان كانت مرتفعة .

واذا لم تكن هناك أية فوارق جغرافية في معدلات الضرائب فان فرض الضرائب يؤثر على المزايا النسبية لأماكن الانتاج المختلفة . فللضريبة التي تصبح نفقة ثابتة بغض النظر عن كمية الانتاج كضريبة الاملاك مثلا أثر مماثل للأثر الذي يتركه ارتفاع سعر الفائدة . اذ أنها تعمل ضد مصلحة المنشأة التي لا تستخدم العوامل الانتاجية استخداما كاملا وتحدو بها الى محاولة الانتقال الى مكان تكون فيه قيمة الاستثمارات أقل بالنسبة لوحدة من الانتاج . ولذا فان أية قيود تفرض على ساعات العمل الاضافي أو على العمل أثناء الليل أو على تصاعد السرعة في العملية الانتاجية تثقل ظهر الصناعات . ويحدث هذا أيضا اذا ما اعتمدت السلطات الى حد كبير على ضرائب الأملاك كمصدر للدخل . وبالاضافة الى ذلك فان ضرائب الأملاك تهدد مقدرة أصحاب المنشآت على الايفاء بديونهم خلال فترات الانتكاس الاقتصادي ويضعف من قدرة المنشأة على التنافس .

٢

للسلطات المسؤولة أثر كبير على المكان بسبب اشرافها على كل ما يتعلق بالنقل . فهي تقوم ببناء معظم محطات النقل ووسائله المختلفة كما تقدم الاعانات المالية لوكالات النقل وتسن قوانين النقل وتفرض الضرائب . وتحدد السلطات أيضا أسعار النقل ومستوى الخدمات وهكذا فانها تقرر مستوى وتكوين نفقات النقل وبالتالي تؤثر على جميع أماكن النشاط الاقتصادي .

٣

وتستطيع السلطات زيادة قابلية أموال الاستثمار على الانتقال بطريقتين وهما أولا تنسيق ودعم نظام عام للقروض المالية وثانيا الاشراف على عملية التمويل وتوحيدها . وبالاضافة الى ذلك فان نشر معلومات

واحصاآت هامة متعلقة بالأماكن المختلفة تسهل من مهمة المنشآت ودراسة امكانيات هذه الاماكن . كما تسهم السلطات المسؤولة في ترويج بعض الاماكن عن طريق تقديم مساعدات مالية للمنشآت الجديدة التي تقام عليها .

٤

ومن شأن تطبيق مثل هذه القوانين أن يزيد مبدئيا من نفقات بسن قوانين عمالية موحدة كفرض حد أدنى للأجور وحد أعلى لساعات العمل ، وتنظيم شروط العمل وشروط المساومة بين العمال وأصحاب العمل .

ومن شأن تطبيق مثل هذه القوانين أن يزيد مبدئيا من نفقات الايدي العاملة خاصة في المناطق المصابة بالانتكاس . أما خلال فترة الأمد الطويل فان ارتفاع أقل مستويات الاجور قد يحدو بصاحب المنشأة الى تدريب عماله واستعمال الآلات البديلة لكي يزيد من قدرة العمال الانتاجية .

هذا وتقوم السلطة المسؤولة أيضا بادارة مكاتب استخدام العمال كما أنها تهيء الاسباب لتدريبهم وكل هذا يزيد من قابلية الأيدي العاملة على الانتقال وعلى ازالة الفوارق بينها . وهناك عقبات تحول دون تحقيق هذا في بعض الاحيان . ففي بعض الولايات بامبركا لا يحق للشخص أن يتسلم اعانات مالية الا اذا أقام مدة معينة في الولاية ذات الاختصاص . وهذا بطبيعة الحال لا يشجع على الانتقال .

٥

يمكن وصف تحديد السلطات لاستعمال الارض بأنه اجراء سلبي في أكثر الحالات . ذلك لانها تمنع استعمالات معينة في بعض المناطق دون أن تحدد الاستعمالات الممكنة .

ونظام تحديد المناطق في المدن هو من هذا القبيل . فأنظمة المدن مثلا تمنع اقامة مساكن رخيصة في المناطق السكنية الراقية . وتمنع انشاء أعمال تجارية في مناطق أخرى وتمنع قيام عمليات يكثر الاعتراض عليها داخل حدود المدن كالمسالخ مثلا . وبالاضافة الى ذلك فان أنظمة المدن تقرر عددا من المسائل الاخرى كتصميم الأبنية وارتفاعها وحجمها وما الى ذلك .

والسبب الرئيسي لهذا كله هو حماية قيمة بعض المواقع من الأثر السيء الذي تتركه الروائح الكريهة والازدحام وغير ذلك من العوامل . وهناك أسباب أخرى ، منها الاقتصاد في استعمال الخدمات العامة والتمكن من توزيعها بشكل يتوافق مع طبيعة الاستعمالات المختلفة للارض .

أما أنظمة تحديد المناطق في الريف فتهدف نحو تحقيق أمرين هامين هما أولا عدم تشجيع اقامة المساكن في المناطق غير المناسبة لذلك وثانيا تركيز نمط الأماكن السكنية بشكل يؤدي الى تخفيض مصاريف الخزينة العامة على الطرق والمدارس وغير ذلك من الخدمات العامة .

وهناك حالات أخرى يجري فيها تحديد نوع الاستعمال لمواقع معينة كالمواقع المخصصة للمتنزهات العامة والابنية الاثرية . وبالاضافة الى ذلك يجري تحديد استعمال ما لمنع وقوع أضرار في مناطق أخرى كالاضرار التي تنتج عن الفيضانات وعن تلوث مياه الانهار وغيرها .

هذا وتلجأ السلطة الى تطبيق أنظمة التحديد لمنع صناعات حيوية من اختيار أماكن قد تكون عرضة لهجوم عسكري . ومعروف ان عددا من الحكومات تبدي قلقا متزايدا بسبب تركز الصناعات والسكان في مناطق المدن الكبرى .

٦

تسهم معظم الحكومات أو تشرف على تطوير مصادر البلد الطبيعية وهذا يؤثر على المكان . أما أهم أوجه هذا النشاط فتتعلق بتطوير أحواض الانهار . وبما أن المصالح المرتبطة بهذا المصدر هي عادة متعددة ومتناقضة فمن الطبيعي أن يتم تطويرها عن طريق السلطات المسؤولة ضمن برامج الاشغال العامة . والاستعمالات الممكنة هنا تشمل الري ، وتوليد الطاقة والملاحة ومنع حدوث الفيضانات وغيرها . أما أوجه التناقض فهي متعددة وازالة آثارها تتطلب ايجاد حلول وسط . فاذا أردنا مثلا أن يكون انتاج الطاقة الكهربائية منتظما وجب أن تكون خزانات المياه ملأى . أما منع حدوث الفيضانات فيتطلب أن تكون هذه الخزانات خالية من الماء .

ووجود استعمالات متعددة لمشاريع تطوير أحواض الانهار يتطلب تقدير نفقات اقامة كل من الاستعمالات كنسبة من النفقات العامة . فمثلا يجب تقدير النفقة المخصصة لمشروع التوليد وللري ولغير ذلك من الاستعمالات . وهذا هام لانه يساعد على تحديد أسعار الكهرباء والاستفادة من الماء وما الى ذلك . أما فيما يتعلق بالملاحة فهذا يتطلب بالاضافة الى ذلك تقرير ما اذا كان من الأفضل تغطية نفقات هذا الاستعمال عن طريق جمعها من المستعملين أو عن طريق الضرائب العامة .

كذلك بالنسبة لأسعار الكهرباء . فقد تقرر السلطة بيع الطاقة الى شخص واحد يقوم هو بتوزيعها على المستهلكين وقد تقوم هي نفسها بعملية التوزيع والاشراف على مستوى الاسعار . أما فيما يتعلق بتوزيع الطاقة فقد تقرر السلطة توزيعها على عدد محدد من المنشآت الضخمة المجاورة أو أن توزع هذه الطاقة على المنشآت الصغيرة أو أن تخصصها لتنفيذ برامج كهربة المنطقة الريفية المجاورة .

٧

وبما أن الاسعار تقرر بصورة رئيسية مدى نطاق الانتاج والتجارة فيبدو طبيعيا اذن أن يكون لها أثر مكاني . فالسلطة في اميركا مثلا تدعم أسعار الانتاج الزراعي عن طريق شراء وخزن الفائض منه أو عن طريق تحديد كمية الانتاج . والقصد من هذا الاجراء هو زيادة دخل المزارعين. والى المدى الذي تنجح فيه هذه السياسة فانها تزيد من الدخل ومن نطاق الأسواق المتخصصة في تبادل السلع المعنية .

وقد يكون لتحديد الاسعار هدف آخر وهو ابقاء مستواها منخفضا للسلع التي تنتجها المنشآت الكبيرة خاصة اذا كانت هذه المنشآت تملك قوة احتكارية في السوق . وهذا يؤثر على الدخل في المناطق المنتجة وعلى حالة العرض في الاسواق . فتخفيض سعر الالومنيوم مثلا قد يزيد أو يخفض من مستوى الدخل في المناطق المنتجة له . غير أن هذا الاجراء يعطي ميزة مكانية خاصة للاماكن التي تصلح لتصنيع الالومنيوم .

أما محاولة السلطات المسؤولة وضع حد لعملية التمييز في الأسعار فانها تؤثر على النمط المكاني العام. وهكذا فان تدخل الحكومة الاميركية لانهاء نظام التسعير من « نقطة الأساس » (Basing Point) قد فتح المجال أمام أماكن جديدة لتصبح مراكز لصناعة الصلب .

٨

وتلعب السلطة أيضا دورا هاما في تطوير التقدم التكنولوجي . فأنظمة حماية المخترعين تشجع على الاختراع، وافتتاح المدارس والمكتبات والمختبرات يزيد من امكانيات تطوير التكنولوجيا . وتستطيع السلطة أيضا توجيه التطور التكنولوجي عن طريق نوع المساعدات التي تقدمها

والاهداف التي ترمي اليها • ومن شأن هذا أن يكيف مستقبل الصناعات والاماكن الاقتصادية • فاستنباط نوع الحنطة المقاوم للجفاف مثلا فتح المجال لزراعة الحنطة في مناطق كانت تعتبر في السابق قاحلة • والبحوث العلمية لايجاد استعمالات جديدة لخيوط القطن وبذره قد أفاد المناطق التي تزرع القطن •

وأكثر الصناعات استفادة من مساعدة السلطات في هذا المضمار هي الصناعات العريقة المتخصصة • ويبذل الجهد أحيانا للتخفيف من حدة مركز هذا التخصص وذلك عن طريق البحوث العلمية الهادفة الى ايجاد أنواع جديدة من الانتاج في مناطق معينة • فالجهود الكبيرة التي بذلت من أجل تنويع محصولات المناطق الجنوبية الوسطى من البرازيل أدت الى زراعة القطن والموز والارز والبرتقال فيها بحيث أصبحت هذه المحصولات هامة للتصدير •

هذا وتلعب السلطات دورا هاما في تطوير التكنولوجيا بنشر وتوزيع المعلومات المتعلقة بالطرق الانتاجية والتوزيعية الجديدة وبالامكانيات الاقتصادية لمناطق معينة •

موجز الفصل :

السلطات الحكومية على مختلف مستوياتها تؤثر على كمية ونوع ومكان الصناعات التي تقع ضمن حدود صلاحياتها •

وتتحكم السلطات بقسم كبير من التوزيع الجغرافي للدخل عن طريق جمعها للضرائب وصرف وارداتها واختيار المكان لمنشآتها • كما تتأثر نفقات النقل بالانظمة الحكومية المتعلقة بتحديد الاسعار ومراقبة عملية النقل بأكملها • أما قيام الحكومة بتنسيق العمليات الاحصائية والمالية فقد زاد من امكانية انتقال كل من المنشآت ورأس المال •

وتدخل الحكومة في سوق الأيدي العاملة يؤدي الى التوازن في مستويات العمل وفي النفقات . أما من ناحية دولية فان تدخل الحكومات في سوق الايدي العاملة يؤدي عادة الى تحديد الهجرة .

وتلجأ السلطة الى تحديد استعمال الأرض من أجل حماية المستعملين وللتخفيف من حدة الازدحام وللاقتصاد في تقديم الخدمات العامة وللمحافظة على المصادر ولضمان سلامة القطر .

وتحديد السلطة للاسعار يؤثر على الدخل وعلى الأماكن الاقتصادية . ومساعدتها للتطور التكنولوجي يفتح المجال لقيام نشاطات اقتصادية في أماكن جديدة ويحسن من مستوى استعمال واختيار هذه الاماكن .

١٥

المرونة المكانيـة والسياسة العامـة

بحثنا في الفصلين السابقين أثر السياسة العامة على النموذج المكاني. وفيما تبقى لنا من هذا الكتاب سنبحث في أهداف هذه السياسة .

يمكن الوصول الى الاهداف التي عددناها في الفصل الرابع عشر بعدة وسائل . واختيار الوسيلة يتوقف على نوع المشكلة التي نسعى الى حلها . فاذا كان اهتمامنا الرئيسي بضمانة الفرد وبتفادي التبديد في المصادر الناتج عن التجاوب المكاني واذا كنا نخشى خطر تباعد النمط المكاني عن المتطلبات التكنولوجية المتعارف عليها فيمكن اتباع سياسة تسهل من مهمة هذا التجاوب بادخال عنصر المرونة على الوضع الاقتصادي العام . كما يمكن اتباع سياسة تشجع توازن واستقرار النمط المكاني . واذا كانت المشكلة الرئيسية هي سلامة الدولة فيجب أن تتجه السياسة المكانية نحو هـذا الهدف .

سنبحث في هذا الفصل السياسة التـي تهدف نحو المرونة المكانية ولهذه السياسة اتجاهان عامان وهما أولا انقاص مـدى الاسراف الذي يواكب المرحلة الانتقالية لتطوير المكان وثانيا تأمين استمرار تطوير النمط المكاني بشكل يضمن الحصول على أكبر قدر من الانتاج .

١

يتم التجاوب التلقائي أو الذاتي ضمن نظام المنافسة الكاملة على أساس تجاوب الأسعار مع متطلبات الدورة الاقتصادية • وقد وجدنا في أبحاثنا السابقة أن مثل هذا التجاوب التلقائي يتمثل في قيام مراكز الانتاج بالقرب من مراكز الاستهلاك اذا كانت نفقات التوزيع ذات أهمية كبيرة • كما يتمثل في نزوح المنشآت والسكان الى مناطق تزداد فيها عائداتهم • وفي توزيع الارض على استعمالات تؤدي الى أكبر دخل صاف بالنسبة للدونم الواحد •

ومعروف أن الوصول الى مثل هذا الحال من التوازن هو من الصعوبة بمكان وذلك بسبب انعدام وجود حالة المنافسة الكاملة ما بين الافراد والمنشآت • ولذا فان هدف السياسة المكانية المرنة هو الاقتراب من هذه الحال بقدر المستطاع •

٢

ان تجميع ونشر المعلومات المكانية هي اجراآت ذات فوائد جمة • وذلك لانه ليس لدى المنتج العادي معلومات كافية وصحيحة تساعده على اختيار المكان • وهو يختار المكان على أساس انطباعات شخصية محضة أما المنافسة فانها تعمل على ازالة هؤلاء الذين لا يختارون مكانا صالحا • وفي هذا مضيعة للكثير من المصادر الطبيعية والانسانية • فطريقة التجربة والخطأ لا تؤدي دائما الى النتائج المرجوة بل انها قد تؤدي الى اهدار المصادر والى عدم استعمال العوامل الانتاجية استعمالا كاملا •

وهنالك معلومات مكانية متعددة فيها فوائد كبيرة للمنشآت وخاصة الصغيرة فيها • ومن هذه المعلومات ما يتعلق بالمواقع المناسبة لاقامة

المنشآت عليها وبمعدلات الاجور وبحالة العرض للايدي العاملة وبالامكانيات السوقية وبأسعار الخدمات العامة والنقل وبالانظمة السارية المفعول . كذلك المعلومات المتعلقة بنفقة الانشاآت والطقس وتوفر المياه وما الى ذلك .

ومعروف أن قسطا لا يستهان به من هذه المعلومات هو في متناول الجميع وأنها تصدر عادة عن طريق الهيئات والسلطات المحلية التي تسعى الى ترويج مناطقها في الدرجة الاولى .

٣

وبما أن السبب الرئيسي لعدم التجاوب الجغرافي الكامل بين أحوال العرض والطلب للايدي العاملة هو عدم معرفة امكانيات التشغيل ومتطلبات الوظائف . فان أسرع طريقة لتحقيق هذا التجاوب هي في تجميع ونشر المعلومات المتعلقة بأسواق الايدي العاملة . وهنالك مكاتب تشغيل خاصة في معظم الاقطار هدفها تقريب الأيدي العاملة من امكانيات الاستخدام .

أما تأييد السلطات للتعليم وخاصة للتدريب المهني فانه يساعد على جعل الايدي العاملة أكثر قابلية للانتقال . فالعامل ذو التدريب الكافي هو أقدر على التأقلم ولذا فهو أكثر قابلية للانتقال . ولا نعني هنا الانتقال الجغرافي فحسب بل الانتقال من وظيفة الى أخرى في نفس المكان الجغرافي . وهذا بديل فعال للانتقال الجغرافي اذ أن استخدام العمال في صناعة جديدة قد يزيل الحاجة الى النزوح . وبالاضافة الى ذلك فان سرعة تجاوب الايدي العاملة مع التغيرات المكانية يحتاج الى نقص متطلبات الاقامة للحصول على مساعدات حكومية وعدم تشجيع نظام الاقدمية (Seniority) في الاستخدام .

واذا ما كان الهدف هو تشجيع النزوح السكاني فان هذا يتطلب تقديم المساعدات المالية النازحين وتخفيض أجور النقل وتنفيذ مشروعات اعادة الاسكان وما الى ذلك .

٤

أما السياسة المكملة لسياسة تسهيل مهمة انتقال الايدي العاملة ورأس المال فهي التي تسعى الى ازالة القيود المفروضة على التجارة، وهذا يتطلب ازالة كل ما من شأنه زيادة نفقات النقل أو صعوبتها لان مثل هذه الحواجز تحول دون تحقيق أكبر قدر من الفوائد الناتجة عن التخصص . فيمكن مثلا توحيد مقاييس (Standardization) السلع وتوحيد أنظمة النقل والمواصلات والحيلولة دون قيام السلطات المحلية بفرض ضرائب تميز ما بين منشأة وأخرى أو بتفضيل منشأة على أخرى ـ مما يؤدي الى حمايتها من المنافسة ـ ومنع قيام الاحتكارات .

٥

والسياسة التي تهدف نحو زيادة المرونة في التجاوب المكاني ليست سهلة التطبيق . فالمرونة هنا تعني ازالة كل ما يمنع العوامل الانتاجية من الانتقال . وازالة هذه الموانع يعني أن يتحمل فريق معين نفقات تجاوب فريق آخر . فاذا كان هنالك تفاوتا في الامور الحقيقية بين المناطق واذا كان الانتقال السكاني صعبا لأن نفقات النقل تزيد على الفوائد التي قد يجنيها الشخص من الانتقال فبامكان السلطات المسؤولة أن تتحمل جزءا من هذه النفقات وبهذا تسهل عملية الانتقال .

هذا ، وقد يصعب في بعض الاحيان تقدير نفقة الانتقال على أساس نقدي . فقد يتردد شخص عن النزوح بسبب ارتباطاته العائليةوالاجتماعية

في مكانه الأساسي . فالنفقة الحقيقية هنا هي أن يقطع المرء علاقاته مع ماضيه ومجتمعه .

والتدريب المهني يعمل أيضا على ازالة ما يمنع العوامل الانتاجية من الانتقال لأنه يزيد من قدرة المرء على الانتقال المهني والجغرافي . وهكذا يستفيد المرء بسبب تنوع قدرته على الكسب كما يستفيد المجتمع بسبب زيادة قدرة الأيدي العاملة على الانتاج . ومقابل هذه الفوائد هناك نفقات برنامج التدريب وامكانية حدوث تضارب في أهداف عملية التدريب . والاهداف التي قد تتضارب هنا هي محاولة منح الفرد قدر ممكن من الفرص للحصول على العمل وعلى التجاوب مع متطلبات الصناعة ، ومحاولة تمكين المنشأة على تحقيق أكبر قدر من الانتاج الصافي . وقد يكون هناك ما يبرر تحقيق الهدف الاول على حساب الهدف الثاني لأن ذلك هو أكثر فائدة للعامل . أما تقرير مدى الاهتمام النسبي بمصالح الفرد أو بمصالح المجموع فهو أمر مرهون بأسس الفلسفة الاجتماعية السائدة .

٦

ان احدى المشكلات العملية المتعلقة بالسياسة المكانية المرنة هي كيفية تقديم العون للمناطق الرازحة تحت عبء الضغط السكاني .

وكنا قد ذكرنا سابقا أن مثل هذه المناطق تفتقر الى فرص الاستخدام . أما النزوح الذي يبدو لأول وهلة حلا سهلا للمشكلة فلا يمكن الاعتماد عليه كليا . فالضغط السكاني هو ظاهرة دائمة . وقد تسوء الحال اذا أدى الفقر الى تسارع معدلات الزيادة السكانية والى تسفيل (Deterioration) مزايا الايدي العاملة . وطبيعي أن تتطلب مثل هذه الحال مساعدة السلطات المسؤولة ، ولكن أي نوع من المساعدات .

وموضع الجدل هنا يتركز حول نقطة رئيسية وهي هل من الأفضل نقل السكان الى المناطق التي تتوفر فيها فرص الاستخدام أو نقل الوظائف الى الاماكن المزدحمة بالسكان • ويزداد الجدل حول هاتين السياستين اذا ما انطوتا حال تطبيقهما على تقديم المساعدات المالية أو على التمييز في المعاملة • وفي رأينا أن ليس هناك مجال للانتقاد اذا كانت الاجراآت المتبعة هي اجراآت معقولة تهدف نحو زيادة قابلية الايدي العاملة على الانتقال •

فتشجيع الانتقال يعتمد على عامل رئيسي • وهو أن انخفاض مستوى المعيشة في مكان ما يجعل منه مكانا غير اقتصادي بالنسبة لعدد سكانه • ووجود فرص للعمل في مناطق أخرى يعني أن أحوال النازحين ستتحسن وأن الاستفادة من مقدرتهم ستزداد ولذا فيجب أن ينتقلوا ، ولكنهم لا يستطيعون الانتقال لأن قابليتهم لذلك ليست كاملة • وهذا يعني وجود عوامل تمنع من الانتقال •

أما مؤيدو فكرة نقل الوظائف الى الاماكن المزدحمة بالسكان فهم يشيرون الى الصعوبات العملية التي تواجه أية محاولة لانقاص عدد السكان عن طريق الهجرة ، والى أن انتقال أعداد كبيرة من الايدي العاملة من منطقة ما قد تؤثر تأثيرا سيئا على المنتجين في تلك المنطقة •

لنأخذ مثلا بسيطا نستعمل فيه نظرية المضعف (Multiplier) لتوضيح ذلك • فلو فرضنا وجود منطقة زراعية هي في حالة دون الكفاف (Sub Marginal) وتسكنها ألف عائلة مزارعة وثلاثمئة عائلة تعمل في التجارة وفي الخدمات • ولنفرض أيضا أن معدل الدخل السنوي للعائلة المزارعة هو ٩٠٠ دولار مقابل ١٢٠٠ للعائلة المزارعة في منطقة زراعية مجاورة • ولنفرض أيضا أن معدل الدخل السنوي للعائلات الثلاثمئة هو معادل لدخل مثل هذه العائلات في المناطق الأخرى •

تحت هذه الظروف لا يبدو صحيحا أن نقول ان بالامكان زيادة معدل الدخل للعائلة المزارعة من ٩٠٠ دولار الى ١٢٠٠ اذا ما نزح ثلث المزارعين عن المنطقة . اذ لو كان هذا صحيحا فانه يعني أن ثلثي عدد المزارعين يستطيعون انتاج مجموع زراعي يعادل انتاج جميع المزارعين قبل النزوح . وقد يكون أقرب الى الصحيح أن تهاجر نسبة أكبر من المزارعين لكي يتمكن من بقي منهم من زيادة الانتاج عن طريق تكبير حجم المزارع وعدم زراعة الاراضي غير الصالحة لكي يرتفع معدل الدخل الى ١٢٠٠ دولار في السنة . أي أن عدد العائلات التي يجب أن تنزح قد يقارب خمسمئة عائلة مزارعة .

واذا تم ذلك فان مجموع دخل المزارعين يصبح ٦٠٠ ألف دولار في السنة بدلا عن ٩٠٠ الف دولار قبل النزوح . وبما أن العائلات التي تعمل في التجارة وفي الخدمات تعتمد في دخلها على العائدات الزراعية فمن الطبيعي أن تنزح بعض هذه العائلات أيضا . أي أن تعادل الدخل بين هذه المنطقة وغيرها يتطلب نزوح خمسمئة عائلة مزارعة وحوالي مئة عائلة غير مزارعة .

وهذا ليس كل ما في الامر . فالأثر المتجمع (Cumulative) للنزوح قد يكون أسوأ من ذلك . فلو نزحت مثلا العائلات ذات القدرة الانتاجية الكبيرة فان امكانية تساوي الدخل قد تقل . وبالاضافة الى ذلك فان عدم المرونة في نفقات الخدمات العامة تزيد الامور تعقيدا . فاذا تعذر انقاص الضرائب بالنسبة الى تناقص عدد السكان فان الضريبة بالنسبة للشخص الواحد ستزداد . وهذا يزيد من صعوبة تساوي الدخل بين هذه المنطقة وغيرها . وقد يكون ممكنا أن تخفض مصروفات السلطات المحلية على هذه الخدمات ولكن هذا يتطلب وقتا طويلا لأن أكثر هذه المصروفات تنفق على استهلاك الدين (Amortization) وعلى الصيانة .

ثم هناك أسباب اجتماعية وسياسية لمعارضة سياسة النزوح لأنها تفصم العرى ما بين الفرد ومجتمعه ولأنها تجرد الفرد من الحرية في الاقامة حيث يشاء .

كل هذا يعني أن النزوح يتطلب وجود العوامل التي تحفز على ذلك كما يجب حدوثه بصورة اختيارية . أما حرية الاقامة فانها لا تعني البقاء في منطقة هي « دون الكفاف » والمطالبة في نفس الوقت بدخل يعادل ما يمكن الحصول عليه في مكان آخر . كما أنها لا تبرر قيام السلطات بمساعدة عدم الراغبين في النزوح ماليا على حساب غيرهم الا اذا كان تشجيع الاقليمية هي من الامور المرغوب فيها .

وثمة طريق آخر لتقديم العون للمناطق الرازحة تحت عبء الضغط السكاني وهو نقل الوظائف اليها ويجب أن تكون المساعدات المالية مؤقتة وأن تحصر في المنشآت التي تستطيع أن تسهم في عملية تحسين الوضع في المناطق المعنية .

موجز الفصل :

المصالح الشخصية والمنافسة تشكل أساسا منطقيا لاقامة نمط مكاني . أما التجاوب مع تغيير المكان فانه ليس كبير المرونة . وتسهم السلطات المسؤولة في هذا المضمار عن طريق تجميع ونشر المعلومات المكانية اللازمة، وتشجيع الانتقال المهني والجغرافي للايدي العاملة وازالة العقبات أمام التجارة ووضع حد للاحتكارات . أما المساعدات المالية لتشجيع الانتقال فيمكن تبريرها اذا ما اقتضت الحاجة اليها شريطة أن توزن النفقات بالفوائد .

وقد تسهم السلطات أيضا في تشجيع نزوح السكان من منطقة ما أو قدوم الصناعة اليها اذا كانت هذه المنطقة رازحة تحت عبء الضغط

السكاني • وتزوح السكان يتطلب كثيرا من التشجيع المالي والمعنوي • ولا بأس من تقديم العون المالي للصناعة النازحة شريطة أن يكون هـذا العون مؤقتا وأن يؤدي الى تطور الصناعة في المنطقة •

١٦

الاستقرار والتوازن المكاني

١

رأينا سابقا أن السياسة المكانية تسهل مهمة التجاوب الذي يتطلبه تغيير المكان . أما اذا أردنا التقليل من حدوث تغيرات مكانية فعلينا اتباع سياسة الاستقرار المكاني .

وترتكز هذه السياسة على النظرية القائلة ان التغيير المكاني يحدث على نطاق أوسع مما هو مرغوب فيه اجتماعيا ان لم يكن هناك ما يمنع وقوعه . وهذا يعني أن بعض نفقات النقل الحقيقية لا تؤخذ عادة بعين الاعتبار . فانتقال المنشأة من مكان ما يثقل كاهل ذلك المكان بسبب ازدياد البطالة فيه وعدم استعمال الخدمات العامة استعمالا كاملا وكساد الاسواق وما الى ذلك . أي أن الانتقال المكاني الذي قد يبدو في مصلحة المنشأة قد يجلب الى المجتمع ضررا كبيرا . ويمكن اقامة حالة من الاستقرار المكاني باتباع عدد من السبل . فهناك سبيل يهدف نحو تحقيق استقرار كامل في استخدام العوامل الانتاجية أي المحافظة على نموذج جغرافي ثابت للتشغيل . وهذا يعني أن تقوم السلطة بمساعدة أية منطقة ينخفض فيها مستوى التشغيل عن المستوى العام . وفي رأينا أن تجميد (Frezing)

النموذج المكاني بهذا الشكل هو غير عملي اطلاقا • وذلك لأنه لا يأخذ بعين الاعتبار ضرورة حدوث تجاوب مع أية تغييرات أساسية على مصادر الثروة أو على التكنولوجيا أو على توزيع السكان • وهناك سياسة أكثر مرونة من هذه وهي السياسة التي لا تسمح بحدوث نقص مطلق في مستويات التشغيل لأية منطقة • ومثل هذه السياسة تمكن بعض المناطق من النمو بمعدلات أكبر من غيرها وهذا يسمح باجراء بعض التعديل على النموذج المكاني العام للمناطق •

وقد لا تؤدي هذه السياسة الى الاستقرار المكاني المنشود • ذلك لأن الهدف هو ازالة العوامل المشجعة على انتقال السكان وليس احداث تغيير في حالة توزيع الوظائف • اذ يمكن الاحتفاظ بمستوى كامل من التشغيل في منطقة ما اذا انعدم التزايد السكاني فيها • وقد يكون ذلك ممكنا حتى ولو تناقص عدد الوظائف • وعلى النقيض من ذلك فانازدياد السكان يتطلب ازديادا مماثلا في فرص الاستخدام والا حدثت البطالة • ولذا فقد يكون أصدق معنى لسياسة الاستقرار هو أن تقلل هذهالسياسة من الحاجة الى النزوح • وهذا يعني تخفيض نسبة التفاوت المكاني في التشغيل وفي مستويات الاجور الحقيقية عن طريق اجراء تعديل متواصل لتوزيع الوظائف الجديدة على أساس معدلات الازدياد الطبيعية للسكان• والاستقرار الكامل يعني انتقال الصناعة بصورة متزايدة من مناطق المدن الى الارياف ومن المناطق المتقدمة صناعيا الى المناطق المتخلفة •

٢

واستغلال الثروات الطبيعية هو من النشاطات الهامة بالنسبة لسياسة الاستقرار • فتطوير هذه المصادر واستنزافها هما عاملان رئيسيان يؤديان الى تغيير المكان والى ضرورة التجاوب معه • فالاستغلال السريع

لمصدر ما يؤدي الى انتقال السكان اليه باعداد كبيرة . واستنزاف المصدر يؤدي الى النزوح عنه . وفي كلتا الحالتين فان الضرر الاجتماعي الناتج عنهما هو كبير حقا .

وهنالك مصادر لا يمكن استعادتها اذا ما استنزفت كالمناجم مثلا . بينما يمكن الاحتفاظ بانتاجية مصادر أخرى اذا تمت ادارتها بشكل صحيح كالتربة والاحراش والمواشي . وهكذا فان سياسة الاستقرار المكاني يجب أن تهدف نحو المحافظة على انتاجية هذه المصادر وعلى عدم السماح باستنزاف المصادر الاخرى بشكل سريع .

يبدو واضحا من هذا أن سياسة الاستقرار المكاني ما هي الا امتداد لسياسة حفظ (Conservation) الثروات الطبيعية .

٣

وهناك سبيل آخر لاقامة حالة من الاستقرار المكاني . وهو أن تشرف السلطة على المكان بشكل يمنع كل ما من شأنه احداث تغيير مكاني . فاذا تعرضت منطقة ما الى حالة من المنافسة الشديدة مع غيرها فبامكان السلطة أن تساعد تلك المنطقة ماليا أو أن تخفض أجور النقل فيها أو أن تمنحها امتيازات خاصة في الضرائب . أو أن تقيم المنشآت الحكوميةفيها . أي أن السلطة تتبع سياسة استقرار مكانية Compensating تزيل الاسباب الداعية الى انتقال الصناعة .

وقليلون هم الذين يؤيدون تطبيق مثل هذه السياسة الى أقصى الحدود لانها تقلل من كفاءة المكان الاقتصادية . ثم ان منع حدوث النزوح السكاني قد يشجع على الاقليمية (Provincialism) في التفكير مما قد يضر بمصالح القطر باكمله .

٤

وثمة سبيل ثالث أساسي لاقامة حالة من الاستقرار المكاني ٠ وهو يدعو الى خلق حالة من الوفورات الاقتصادية المتوازنة بحيث يكون التجاوب المكاني سهلا وضرورة حدوثه قليلا ٠ وهذا هو ما سنبحثه الآن٠

فالتنويع (Deversification) في الانتاج هو عكس التخصص وهو ينطوي على وجود تباين في أوجه النشاط الاقتصادي ٠ ومع أنه لا يوجد اتفاق على كيفية قياس مدى التماثل والاختلاف بين الصناعات فيمكن القول ان منطقة ما هي أكثر تنوعا من غيرها نسبيا ٠ وهناك عدة طرق لقياس درجة التنوع في الانتاج منها اعتبار التنوع مطابقا في معناه مع درجة الكفاية ٠ أي مقارنة حجم التجارة داخل منطقة ما مع حجم تجارتها مع الخارج ٠ أما مقياس درجة التخصص فهو عكس هذا ٠ أي مقارنة حجم التجارة الخارجية لمنطقة ما مع حجم تجارتها الداخلية ٠

هذا ويمكن تطبيق سياسة التنويع على ثلاثة مستويات مختلفة :

أ ـ على أساس الكفاية العامة للقطر ٠ أي أن يكون الاقتصاد الوطني أقل اعتمادا على التجارة الخارجية ٠

ب ـ على أساس الكفاية العامة للمنطقة : أي أن يقل مدى التخصص في مختلف مناطق القطر ٠

ج ـ على أساس التنويع في وسط ما : أي أن يقل مدى التخصص في المدن والقرى ٠

وبالاضافة الى ذلك فهناك سياسة تدعو الى تخفيف حدة التفاوت ما بين مناطق المدن ومناطق الارياف ٠ وسنبحث هذه الامور الآن بشكل اجماعي لان ما سنقوله ينطبق عادة على أكثر من مستوى واحد من المستويات التي أشرنا اليها ٠

٥

يجب تبرير سياسة التنويع على أساس أنه في حالة عـدم وجودها فان الصناعة تميل عادة نحو زيادة التخصص • وبالاضافة الى ذلك فان للتنويع الانتاجي فوائده الكثيرة •

ومن أهم هذه الفوائد :

أ ـ أنها تؤدي الى استقرار حالة التشغيل والدخل •

١ ـ عن طريق التكافؤ مع التقلبات الفصلية •

٢ ـ عن طريق تقليل امكانيات زيادة البطالة •

٣ ـ عن طريق استبدال الصناعات الهزيلة والمتضائلة بصناعات جـديدة •

ب ـ انها تؤدي الى استعمال الأيدي العاملة المتكاملة استعمالا أكبر •

ج ـ انها تؤدي الى قيام علاقات سياسية واجتماعية قوية في المناطق التي يجري فيها التنويع وما بين هذه المناطق •

٦

التنويع الصناعي في وسط مـا يعني عـادة أن مختلف الصناعات الرئيسية تصل الى ذروة نشاطها الفصلي في أوقات مختلفة مـن السنة • وهذا يعني امكانية التبادل الفصلي في الايـدي العاملة مـا بين مختلف الصناعات • ولكي يتم ذلك بنجاح وجب أن تكون الوظائف متماثلة الى درجة تمكن الشخص الواحد من القيام بأكثر من وظيفة واحدة • وهذا يعني أن الوظائف التي تتطلب قدرا كبيرا مـن المهارة لا تصلح في هذه

الحال . وبالاضافة الى ذلك فان امكانية تنفيذ مثل هذا الاتـقـال الفصلي يعتمد على وجهة نظر كل من صاحب العمل واتحاد العمال. ولهذه الاسباب فان الانتقال الفصلي ليس هاما من ناحية عملية في المناطق الصناعية الكبيرة. ولكنه يحدث في المدن الصغيرة ما بين القطاع الزراعي والصناعات الصغيرة الحجم . كما يحدث داخل القطاع الزراعي نفسه .

ولاختلاف توقيت الدورة الفصلية لمختلف الصناعات في مكان مـا وفوراتها الخاصة . ذلك لأنه بامكان العامل الفصلي العاطل عن العمل أن يقوم باعمال بسيطة أخرى كما أنه يثبت مستوى الطلب الفعال للخـدمات العامة في المنطقة مما قد يقلل من نفقاتها .

وما قلناه حتى الآن بشأن الانتقال الفصلي لا ينطبق بطبيعة الحال على التقلبات الدورية وذلك لصعوبة التنبؤ بموعد ابتدائها ولأنها تصيب معظم المناطق في آن واحد . أما سياسة التنويع فانها لا تصلح كسلاح فعال خلال فتـرة الانتكاس .

فعلى الرغم من أن مستوى التشغيل العام ينخفض أثـنـاء فترات الانتكاس الا أن الصناعات لا تتأثر منها بنفس المقدار . فصناعة البنـاء والتعدين والسلع الاستهلاكية الدائمة (Durable) وغيرها هي أكثر تأثرا بالتقلبات الدورية من صناعة الأغذية والتجارة والخدمات. ولذا فان المنطقة التي تتخصص في انتاج سلع تتأثر بالدورة تستطيع تلطيف حـدة ذلك بتنويع صناعتها وانتاج سلع أقل تأثرا بهذه التقلبات . أمـا المناطق المتخصصة في انتاج السلع التي لا تتأثر بالدورة فانها لا تستفيد من تنويع صناعتها في اتجاه السلع الأكثر تأثرا بها . وهذا يعني ان مدى تأثر المنطقة بحالة الانتكاس يعتمد على نوع السلع المنتجة وليس على درجة التنويع فـي الانتاج .

٧

ذكرنا سابقا أن التغيرات الزمنية (Secular) والتكوينية (Structural) تنتج عن استنزاف مصادر الثروة أو عن تطوير مصادر جديدة كما تنتج عن ازدياد عدد السكان وعن التقدم التكنولوجي وعن التغيرات السياسية والاجتماعية العامة . وهذه التغييرات قد تؤدي الى حالة من البطالة المستمرة . ولذا فان التنويع في الانتاج هو من الامور الهامة اذ قد يؤدي الى استعادة ما خسرته المنطقة بسبب بعض العوامل السابقة الذكر . وكلما زادت درجة التنويع في الانتاج كلما تناقصت امكانية تدهور المنطقة اقتصاديا بسبب هذه العوامل . وبالاضافة الى ذلك فان التنويع في الانتاج يضيف الى المنطقة قدرا من المرونة يجعلها صالحة لقيام صناعات جديدة فيها . ويفتح المجال لتشغيل العوامل المنتجة العاطلة عن العمل . أما المناطق المتخصصة في الانتاج فانها تفتقر الى مثل هذه المرونة .

٨

ذكرنا سابقا ان سياسة التنويع الصناعي قد تؤدي الى استقرار حالة التشغيل في مكان ما أو الى زيادة مدى التجاوب بين حالتي العرض والطلب للايدي العاملة .

وحالة العرض لا تتمثل في نوع واحد من الايدي العاملة فهي تتضمن جماعات مختلفة التدريب والامكانيات ولذا فقد يتعذر الوصول الى حالة من التشغيل الكامل الا اذا توفر العمل لكل فرد من أفراد هذه الجماعات المختلفة . فنجد مثلا أن الصناعات التي تعتمد على النساء العاملات لا توفر العمل للرجال . بينما لا تستخدم صناعات أخرى أعدادا كبيرة من المتقدمين

في السن أو من الصغار في السن . كما أن غيرها من الصناعات لا تستخدم أيد عاملة ماهرة وهكذا .

وقيام مثل هذه الاحوال قد يكون كبير الضرر لو لم تؤخذ اجراآت تخفف من حدتها . فاذا توفرت أيد عاملة نسائية في منطقة ما واذا كانت فرص العمل لهن قليلة ، فان هذا يؤدي الى انخفاض مستوى أجورهن والى تشجيع الصناعات التي تستخدم النساء الى الانتقال الى هذه المنطقة. وهكذا فان حالة العرض والطلب تميلان الى التوازن .

غير أنه لا يمكن الاعتماد على امكانية حدوث مثل هذا التجاوب بصورة تلقائية . ولذا فهناك مجال كبير لاتباع سياسة التنويع من أجل تحقيق التوازن ما بين حالتي العرض والطلب .

٩

يؤيد الكثيرون سياسة التنويع على أساس أنها تحد من تضييق نطاق الأفق الفكري والاجتماعي الناتجين عن التخصص . فالتنويع لا يعني فتح مجالات جديدة للعمل فحسب بل أنه يشجع على انتقال السكان أيضا .. ولذا فان التجاوب السكاني مع امكانيات العمل يتم بطريقتين: الاولى أن الحاجة الى النزوح تقل وثانيا أن الدوافع للتجاوب مع متطلبات المنطقة تزداد . ولننظر الآن الى ثلاثة تطبيقات لهذا المبدأ . الأول هو علاقة المدن بالارياف والثاني هو مشكلة المدن ذات الصناعة الواحدة . والثالث هو تناسق العلاقات ما بين المناطق الكبيرة الحجم .

علاقة المدن بالارياف : ان التنويع في الانتاج الذي يخفف من حدة التفاوت بين المنطقتين هو على جانب كبير من الاهمية من وجهة نظر اجتماعية . فهناك تفاوت ما بين المنطقتين بالنسبة للزيادة السكانية ومستويات المعيشة وامكانيات العمل .

والنزوح من الأرياف الى المدن هو في استمرار ولكنه لا يحدث باعداد كبيرة تساعد على ازالة التفاوت ما بين مستويات المعيشة في المنطقتين • واذا ما كانت هناك سياسة تسعى الى تشجيع قيام صناعات جديدة في الضواحي والارياف فان هذا يقلل من الحاجة الى النزوح من الارياف ويعمل في الوقت نفسه على مساواة مستويات المعيشة •

المدن ذات الصناعة الواحدة : واذا ما كان اعتماد مدينة ما على صناعة واحدة فان الاعتبارات السياسية والاجتماعية الناتجة عن ذلك هي كبيرة الاهمية • فقد كانت مثل هذه الصناعات تسيطر على المدينة سيطرة تامة وتمنع منافسيها من النزوح اليها ، كما كانت تسيطر على أسواق الايدي العاملة فيها •

وهناك أسباب هامة أدت الى تغيير وضع مثل هذه الصناعة • منها انتشار المساومة الجماعية ما بين العمال وأصحاب العمل ومنها تردد هذه الصناعات في تحمل أعباء النكسات الاقتصادية التي قد تؤثر على المدينة •

والمدن الصغيرة المتخصصة في الانتاج تواجه صعوبات أخرى تحد من امكانيات النشاط المحلي لتطوير هذه المدن والرفع من شأنها • فالصناعة المتخصصة في هذه المدن توزع انتاجها على الأسواق في القطر بأكمله كما أن مديري هذه الصناعات يوجهون اهتمامهم لمسائل ترتبط بالصعيد الوطني وليس بالصعيد المحلي • وتتركز الادارة العامة لمثل هذه الصناعات في المدن الكبيرة • ولذا فان عدم الاهتمام بكل ما له علاقة بالمدينة كمحاولة تحسين أوضاعها الاجتماعية والثقافية ومستوى الخدمات فيها هو من الامور المتوقعة •

تناسق العلاقات بين المناطق الكبيرة الحجم : يكثر الجدل حول موضوع التنويع الصناعي في الأقاليم • فهناك من يؤكد أهمية التماثل الاقتصادي أو الانماء الاقليمي المتوازن • وهذا يعني التنويع الصناعي

في الاقليم وتصنيع القطاع الزراعي كما يعني تشجيع الصناعات المحلية ماليا واتخاذ اجراآت أخرى من شأنها حماية التجارة والمصالح المحلية مما يؤدي الى تنسيق وجهات النظر فيما يتعلق بالقضايا الوطنية العامة •

وهناك وجهة نظر اخرى تؤكد أهمية التجارة بين الاقاليم على أساس أن التكافل (interdependence) التجاري بينها هو السبيل الى ترابط سياسي واجتماعي وثيق • ولذا فان وجهة النظر هذه تدعو الى زيادة التخصص في الاقاليم عن طريق تقديم المساعدات المالية لوسائل النقل وازالة الحواجز على التجارة •

وهكذا فهناك طريقان متناقضان يؤديان الى حالة من التناسق السياسي والوحدة الوطنية ، وهما طريق التماثل الاقتصادي أو الانماء الاقليمي المتوازن وطريق التكافل الاقتصادي • أما السياسة العملية فقد تجد نفسها مضطرة الى التوفيق بينهما •

وتجدر الاشارة هنا الى وجوب التمييز ما بين التنويع الصناعي وبين تصنيع المناطق المتخلفة • فالتصنيع يزيد من امكانيات الاقليم الانتاجية والتجارية ولكنه قد يتجه نحو التخصص أو التنويع في الانتاج •

موجز الفصل :

يمكن تخفيف حدة الضرر الناتج عن النزوح وعن غيره من ضرورات التجاوب المكاني باتخاذ اجراآت للمحافظة على مصادر الثروة الطبيعية أو بتدخل السلطة لحماية الاماكن المتأثرة بتغييرات سريعة في اقتصادياتها • وتنويع الصناعة يؤدي الى انتظام وزيادة استعمال العوامل المنتجة في المنطقة ، ويزيد من مرونة المنطقة ومن امكانياتها للتجاوب المكاني • ومثل هذه الفوائد قد تبرر التضحية ببعض الوفورات المترتبة عادة على التخصص الجغرافي •

١٧

فـي السلامة والقـدرة القوميـة

السلامة القومية هي هدف من أهداف السياسة المكانية ٠ هذا على الرغم من صعوبة التمييز بين ما يمكن اعتباره اجـراء دفاعيا أو اجـراء هجوميا ٠ وقد قيل ان خير اجراء دفاعي هو الاجراء الهجومي ٠ أما الفرق الحقيقي بين الاجراءين فيتلخص في أن الاول يهدف الـى حماية مصالح سكان قطر ما بينما يهدف الثاني الى تقوية فئة على حساب فئـة أخرى في داخل القطر الواحد أو في خارجه ٠ ويمكن وصف الحالة الاولى بأنها سياسة السلامة القومية والحالة الثانية بأنها سياسة الاستغلال الامبريالية ٠

١

يمكن القول ان أثر الاعتبارات العسكرية على المكان قد تغير بمرور الزمن مع التغيير في تكنولوجيا الحرب ٠ فعندما كان القراصنة يجوبون منطقة البحر الابيض المتوسط بنيت المدن على مرتفعات صخرية وأقيمت حولها الاسوار ٠ وبعد اكتشاف المدافع بطل بناء الاسوار حول المدن ٠ والحروب التقليدية على الماء وعلى اليابسة تجعل من المناطق القريبة مـن الحدود مراكز مكشوفة للعدو مما حدا بعدد من الدول خـلال العقد

الثالث من هذا القرن الى بناء مراكزها الصناعية في مناطق داخلية • أما استعمال الطيارة والقذائف المسيرة خلال الحرب العالمية الثانية فقد وضع حدا لأمن معظم هذه المناطق وجعلها عرضة للهجوم المباشر خاصة في الاقطار الصغيرة والمتوسطة الحجم •

أما الاسلحة النووية والبيولوجية فقد صغرت حجم عوامل الحرب الفتاكة بحيث أصبح نقلها الى جميع أطراف المعمورة من الامور الميسورة• ولذا فيمكن القول أن ليس هناك مكان يمكن اعتباره مكانا أمينا ولم يبق سوى نوعين من الأماكن الصناعية يمكن لهما أن يوفرا شيئا من السلامة• وهما أن تقام الصناعة تحت سطح الأرض أو أن توزع توزيعا كاملا •

فالاماكن الانتاجية المقامة تحت سطح الارض قد تكون صالحة لعدد محدود من النشاطات • وقد جرى بالفعل استعمالها بشكل محدود في صناعة المتفجرات وفي خزن هذه المتفجرات •

أما توزيع الصناعة على أماكن متعددة لتقليل تعرضها لأخطار الغارات الجوية فقد اتبع في أوروبا خلال الحرب العالمية الثانية على نطاق محدود بسبب ارتفاع النفقات •

٢

وهناك مبدأ ثان يتعلق باستراتيجية المكان وهو مبدأ الكفاية الكاملة في مختلف المواد والانتاجات الاساسية • وهذا يعني أن يكون الاعتماد الرئيسي على المصادر المحلية والمصادر الممكن حمايتها وأن يقل استيراد هذه المواد من الخارج • وانخفاض الواردات يؤدي الى انخفاض الصادرات وبالتالي الى العزلة الجغرافية •

ولعل خير سبيل لتحقيق فكرة السلامة على أساس مبدأ الكفاية الكاملة هو أن يمتد نطاقها من الصعيد الوطني الى الصعيد الاقليمي . والكفاية الاقليمية الكاملة تدعو الى التضحية بوفورات التخصص مما يجعلها غير عملية بالنسبة لمعظم الاقطار . وقد تكون الكفاية الجزئية للاقليم أكثر امكانية للتنفيذ . ومن فوائد الكفاية الاقليمية أنها تضمن استمرار تدفق المواد والسلع اللازمة .

٣

هذا بالنسبة لسياسة السلامة القومية . أما سياسة الاستغلال الامبريالية فانها تقوم على أسس أخرى . وهي تهدف في الدرجة الاولى الى تقوية عضد فئة معينة على حساب غيرها . وخير مثل على هذه السياسة هو المخطط الذي أعدته المانيا النازية لاقامة نظام جديد في أوروبا والذي بدأ تنفيذه قبل استسلام المانيا .

أما سياسة الاستغلال الامبريالية فتتطلب أن تكون السلطة المشرفة على الامور مركزة الى درجة تفوق متطلبات المحافظة على الامن لان هدفها هو استنزاف موارد المناطق الخاضعة لها وتجريدها من كل ما تنتج الا ما كان ضروريا لعيش الكفاف . ففي أوروبا انتقلت سلطة الاشراف على معظم منشآتها الصناعية والمالية الى مدينة برلين كجزء من المخطط الالماني الذي كان يهدف في النهاية الى توحيد طرق الانتاج واقامة نظام مالي موحد لخدمة مصالح الفئة الحاكمة ..

والاقتصاد الامبريالي يتبع مبدأ عدم الاعتماد كليا على التجارة الخارجية ويسعى الى اقامة توازن بين الانتاج والاستهلاك عن طريق اغتصاب مناطق انتاجية مكملة لانتاجه أو عن طريق استعمال مواد بديلة للصناعة يمكن انتاجها محليا . وكان المنتجون الالمان قد منعوا في عام ١٩٣٨ من

استيراد بعض المواد اللازمة لهم من الخارج • ولم يكن ذلك بسبب النقص في الأرصدة بل لاكراههم على انتاج مواد بديلة •

هذا ويميل الاستغلال الامبريالي نحو التخصص في الانتاج ضمن نطاق سلطته الاقليمية • وهدفه في ذلك هو اغناء البلد الامبريالي نفسه • ولا يسمح للمناطق الخاضعة لنفوذه بانتاج السلع اللازمة للمجهود الحربي • وكان هدف المخطط الانتائي هو تجريد المناطق الخاضعة لنفوذه من الصناعة الثقيلة • غير أن متطلبات الحرب اضطرت السلطات الى السماح لهذه الصناعات بالاستمرار في الانتاج ولكنها وضعت تحت رقابة المانية مشددة • هذا وقد تم نقل كميات من الآلات المنتجة ومن الأيدي العاملة الى المانيا • كما نص المخطط على حصر نطاق التعليم العالي والتدريب المهني على الالمانيين أنفسهم •

وهكذا نرى أن هناك فرقا شاسعا ما بين النموذج الصناعي الاقليمي الذي يهدف نحو الدفاع والنموذج الآخر الذي يهدف نحو الاستغلال الامبريالي • فالأول يقيم حالة من التكامل الاقليمي والكفاية الصناعية بينما يقيم الثاني مركزا قويا تحيط به « مستعمرات » تكرس كفايتها الانتاجية للزراعة والحرف الصغيرة ويمنع هذه « المستعمرات » من تنمية مقدرتها الانتاجية •

وجدير بالذكر ان ما بحثناه حتى الآن في هذا الصدد يقوم على افتراض أساسي وهو أن العالم يتطلع دائما نحو الحرب وأن بعض الدول تحاول استعباد غيرها من الدول الضعيفة • وأملنا هو أن يكون هذا الافتراض خاطئا وأن يصبح البحث فيه غير ذي أهمية •

أما الجهد البناء فيهدف نحو دراسة العلاقة ما بين السياسة المكانية وتحسين العلاقات الدولية مما يؤدي في النهاية الى سلامة والى اسعاد العالم بأسره •

محتويات الكتاب

الصفحة

هـذا الكتـاب

« نحاول في هذا الكتاب ان نجمع ضمن نطاق فكري واحد موضوعا هاما يتعلق بالمكان الجغرافي الـذي يكسب الناس دخلهم فيه والمكان الذي يستهلكون هذا الدخل فيه . اما هدفنا فهو بحث الأسس التي توضح ترابط اماكن النشاط الاقتصادي واهمية تغيير هذا النشاط ثم تحديد الدور الذي يمكن للدولة ان تلعبه في مجالي التخطيط والاشراف على ذلك » .

هذا هو ما يقوله البرفسور ادجار هوفر في كتابه القيم الذي يعتبر الآن من المؤلفات الكلاسيكية في موضوعه، والمؤلف هو استاذ معروف للاقتصاد في جامعة بيتسبرج الاميركية وله كثير من المؤلفات الهامة في الموضوع .

منشورات - دار الآفاق الجديدة - بيروت